

# 桑名市都市総合交通戦略

平成 30 年 3 月

桑 名 市



# 目次

1. 都市における現状及び課題	1
1) 都市特性の整理	1
2) 桑名市の都市交通の課題	33
2. 桑名市が目指す将来像	34
1) まちづくりの基本的な方針	34
2) 桑名市の集約型都市構造	35
3. 都市総合交通戦略の区域	36
4. 都市総合交通戦略の目標	37
1) 都市交通体系の方針	37
2) 都市交通の将来像	38
3) 都市交通戦略の目標	40
5. 目標達成に必要な施策・事業	41
1) 戦略実施方針	41
2) 戦略プラン	42
3) 施策パッケージとアクションプログラム	45
4) 施策・事業の概要	46
5) 評価・推進体制	69
参考資料 踏切交通状況調査	70



# 1. 都市における現状及び課題

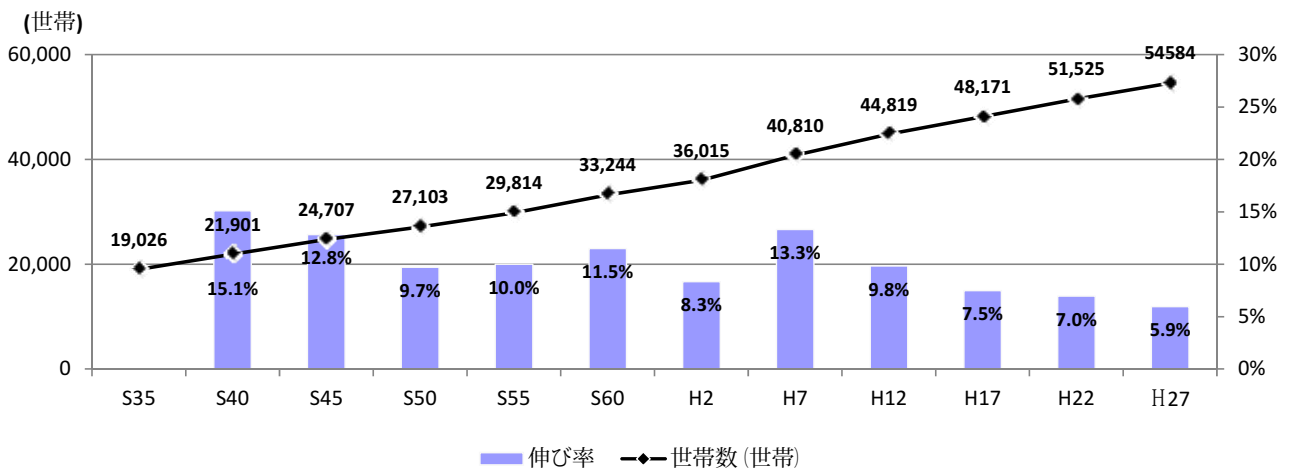
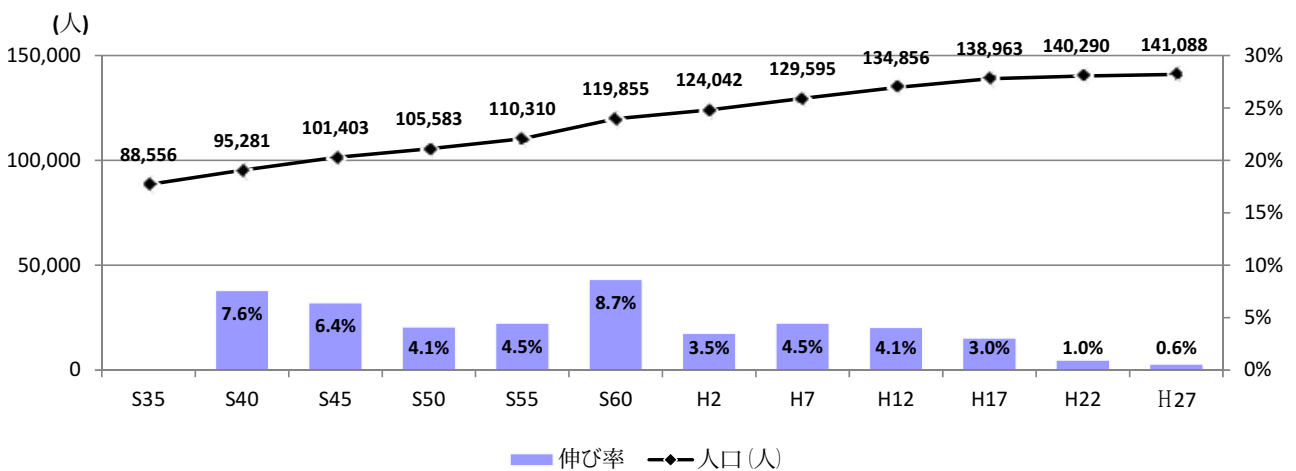
## 1) 都市特性の整理

### (1) 人口・世帯数の動態

#### ■伸び率が鈍化し、減少に転じる人口

本市の人口は、昭和35年以降増加し続け、50年間で約52,000人増加（約1.6倍）しているものの最近の動向（平成22年～平成27年）をみると、伸び率が0.6%と人口増加の傾向は緩やかになっている。世帯数は、昭和35年以降増加し続け、50年間で約32,000世帯増加（約2.7倍）しているものの最近の動向（平成22年～平成27年）をみると伸び率は過去50年間で最も低い5.9%となっている。

図表 人口と世帯数の推移



※平成22年以前は国勢調査

※平成27年は平成22年人口を基に住民基本台帳の動態結果（転入・転出、出生・死亡等）を加減して推計した平成27年8月1日現在の推計値

※平成12年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

出典：国勢調査、三重県統計課資料

## (2) 人口密度分布

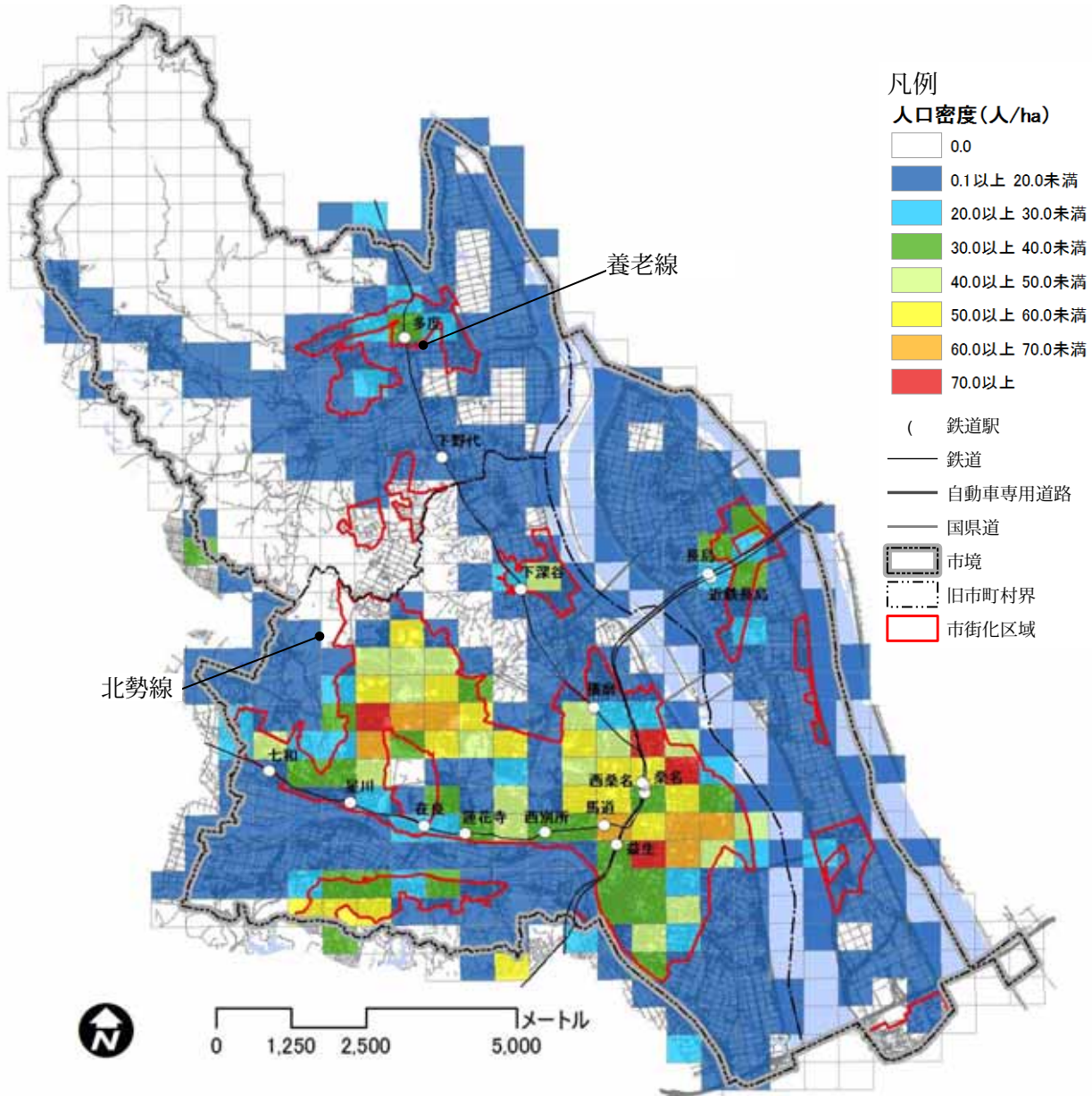
■桑名駅近傍において人口が集積

■人口集積がみられない北勢線・養老線の鉄道駅近傍

本市の人口密度分布は、桑名駅近傍及び市西部郊外の大山田地域において 40 人/ha 以上の人口集積がみられる。特に、人口密度が高い地区は、桑名駅周辺のマンション立地が進む地区や大山田団地内の公団住宅が立地する地区となっている。

一方、桑名市総合計画で地域拠点に位置づけられる北勢線星川駅周辺地区や養老線多度駅周辺の人口密度は 40 人/ha 未満となっている。

図表 人口密度分布（平成 22 年）



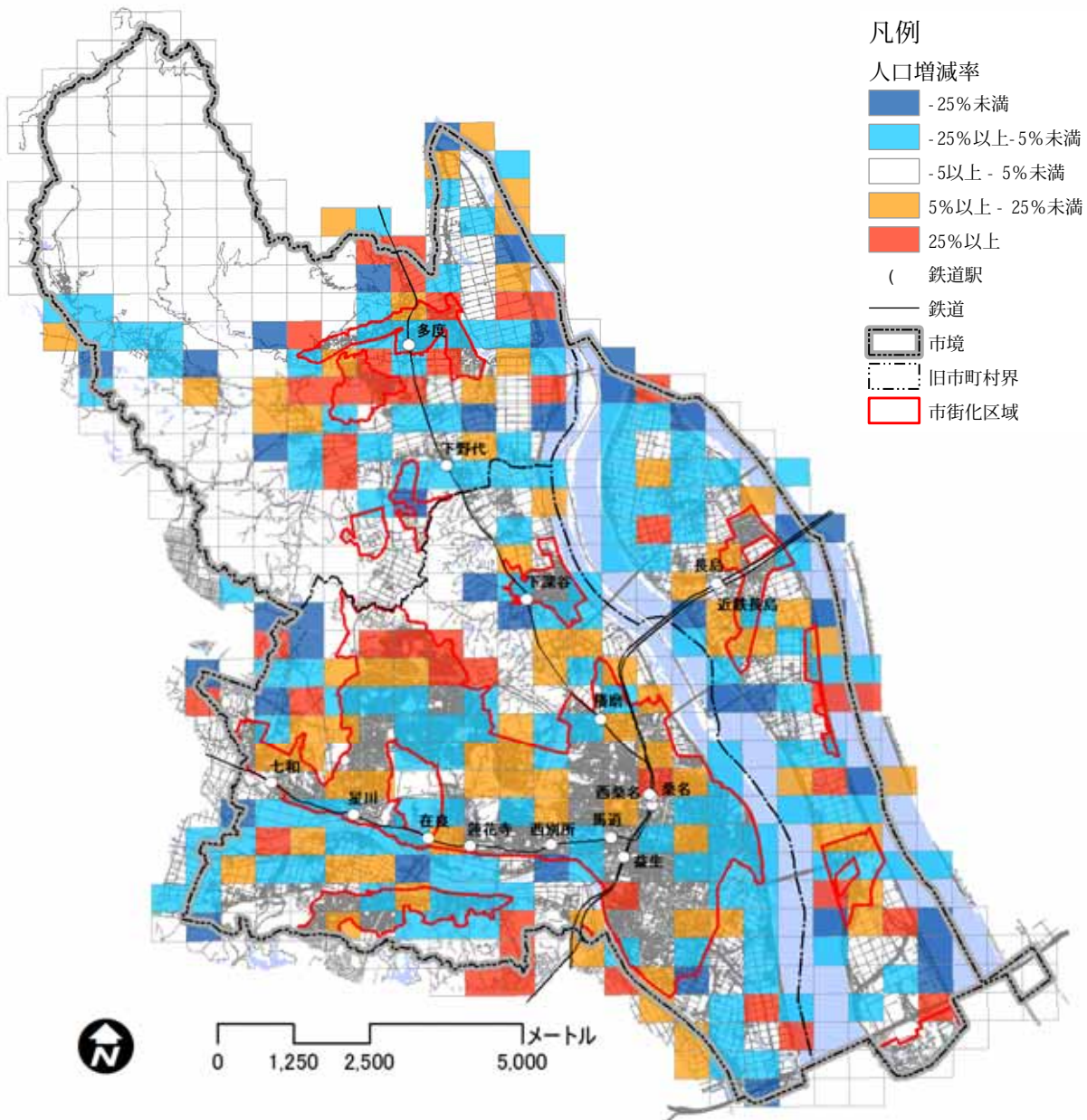
※ここでいう人口は、市内に常住している人口である夜間人口を指し、従業地・通学地による人口である昼間人口（＝昼間就業者＋昼間通学者＋従業も通学もしない者）とは区別している

出典：国勢調査

- 市中心部で人口増減が停滞
- 早期に開発された地域で人口減少開始

本市の人口増減は、桑名地区西部の丘陵部における市街化区域縁辺部等で増加率の高い地域がみられる一方、桑名地区の中心部や長島地区の市街地では人口は停滞していることが伺える。さらに、大山田団地の住宅団地では、開発時期が早かった地域から人口減少が始まっていることが伺える。

図表 人口増減率（平成 17～22 年）



出典：国勢調査

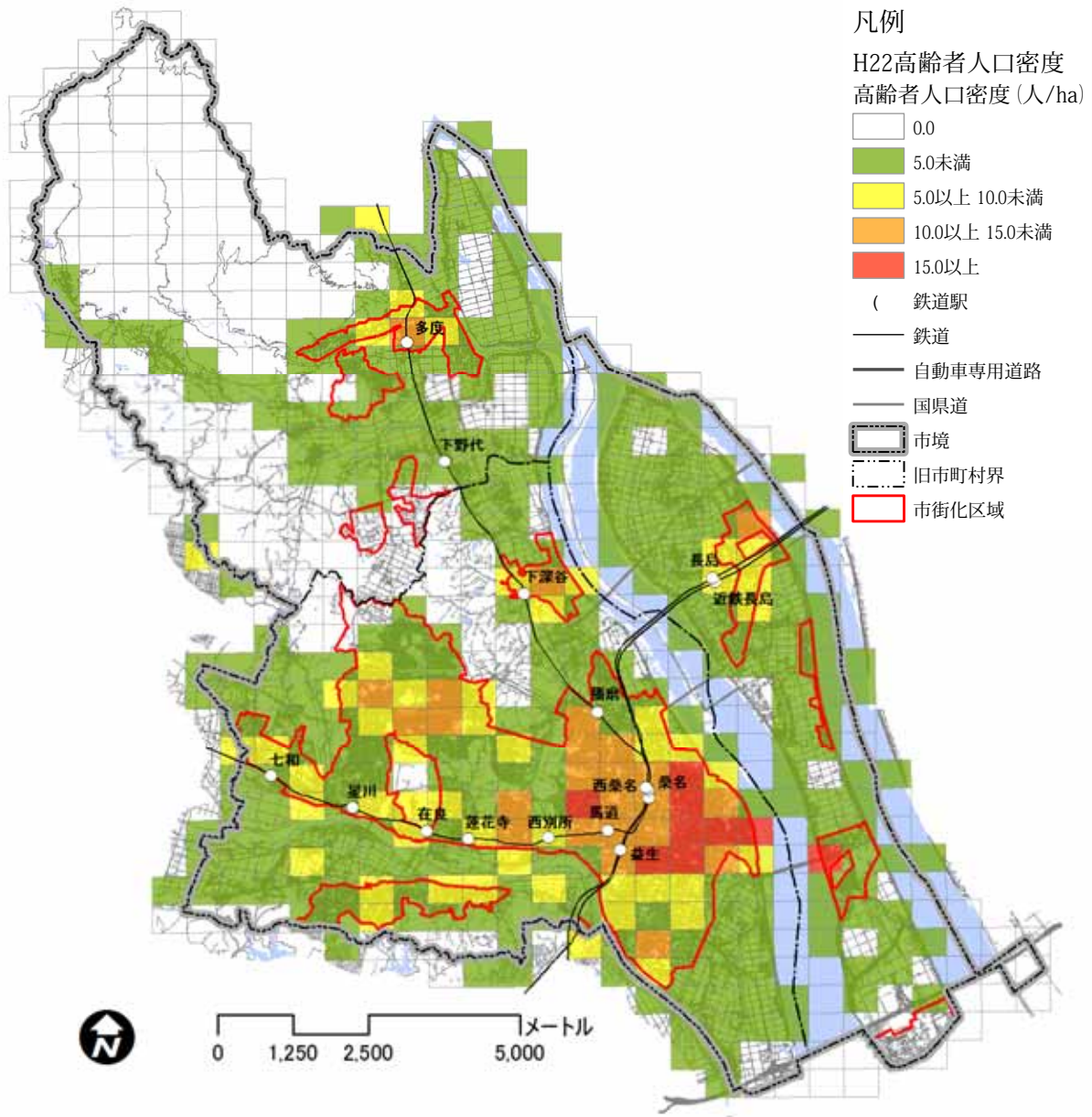


### (3) 高齢者人口分布

#### ■既成市街地で高齢化が進行、今後は丘陵地の住宅団地で急激な高齢化が進展

本市の高齢人口の分布は、高齢人口密度をみると桑名駅東側の旧市街地で高齢者人口密度が高くなっている。一方、高齢化率（各メッシュの人口総数に占める65歳以上人口の割合）をみると多度駅周辺や下深谷駅周辺で高齢化率30%以上と古くからの市街地において高齢化が進行している。また、市郊外部では集落地を中心に高齢化率30%以上の地域が散見される。今後は、大山田団地等丘陵地の住宅団地で急激な高齢化が進展すると考えられる。

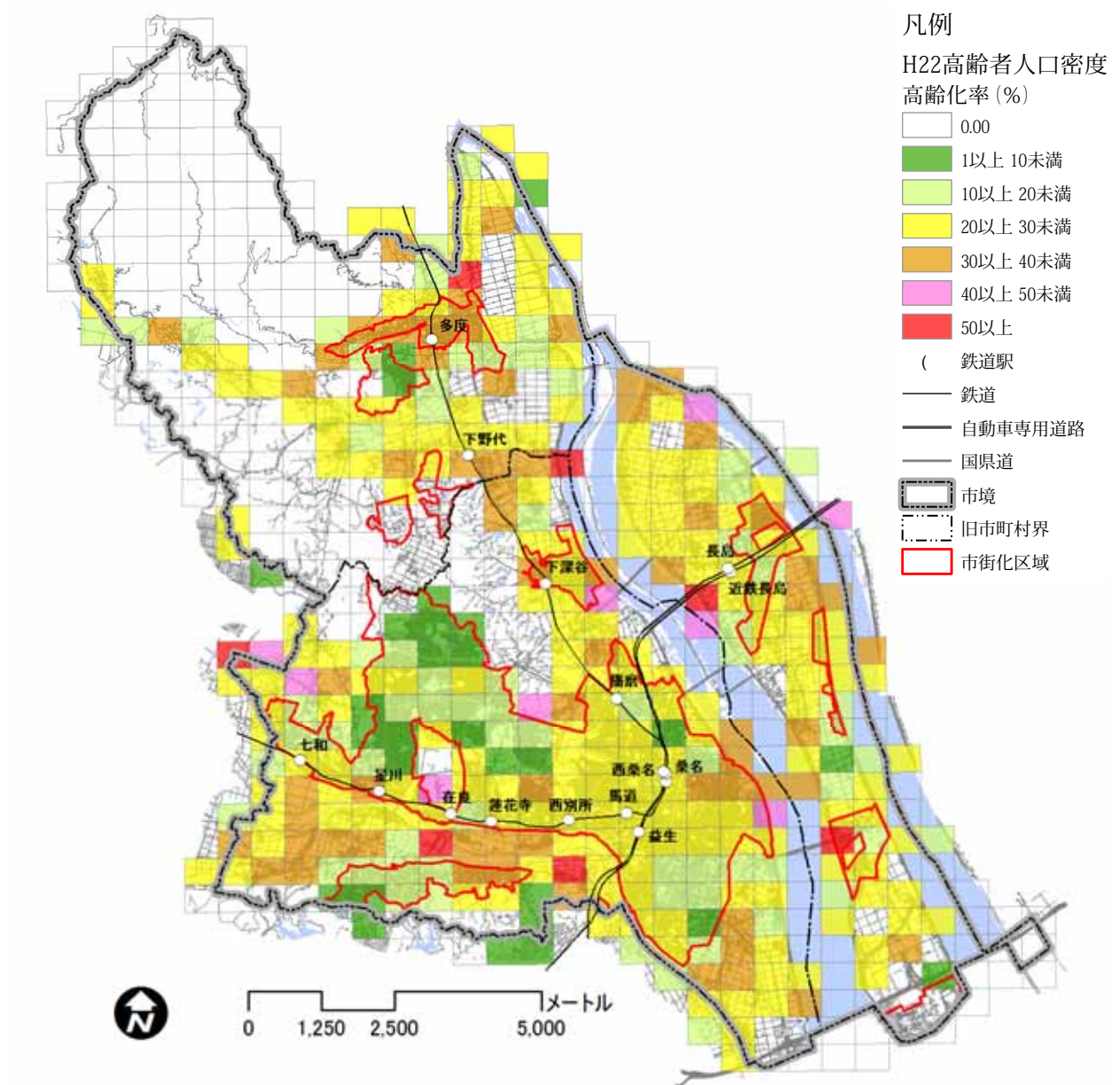
図表 高齢者人口の分布（平成22年、高齢者人口密度）



出典：国勢調査



図表 高齢者人口の分布（平成 22 年、高齢化率）



出典：国勢調査

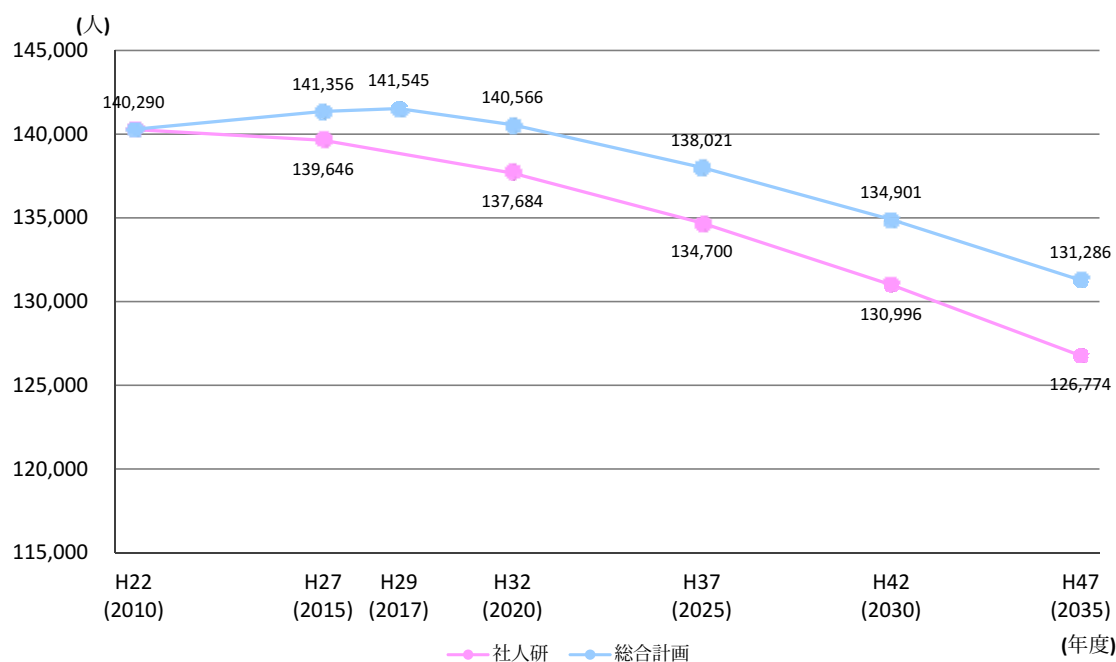
#### (4) 将来人口の見通し

本計画における将来人口は、総合計画におけるフレームに準ずるものとする。

市総合計画によると、平成 29 年（2017 年）まで本市の人口は増加を続け、それ以降減少に転じると推計されており、平成 47 年（2035 年）は約 131,286 人と 20 年間で約 10,000 人の減少が見込まれている。

なお、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」とする）の実施した「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」によると、本市の人口は平成 22 年（2010 年）をピークに減少に転じ、平成 47 年（2035 年）は 126,774 人と 20 年間で約 13,000 人程度減少することが見込まれている。

図表 将来人口の見通し



※H22 年は国勢調査による実績値

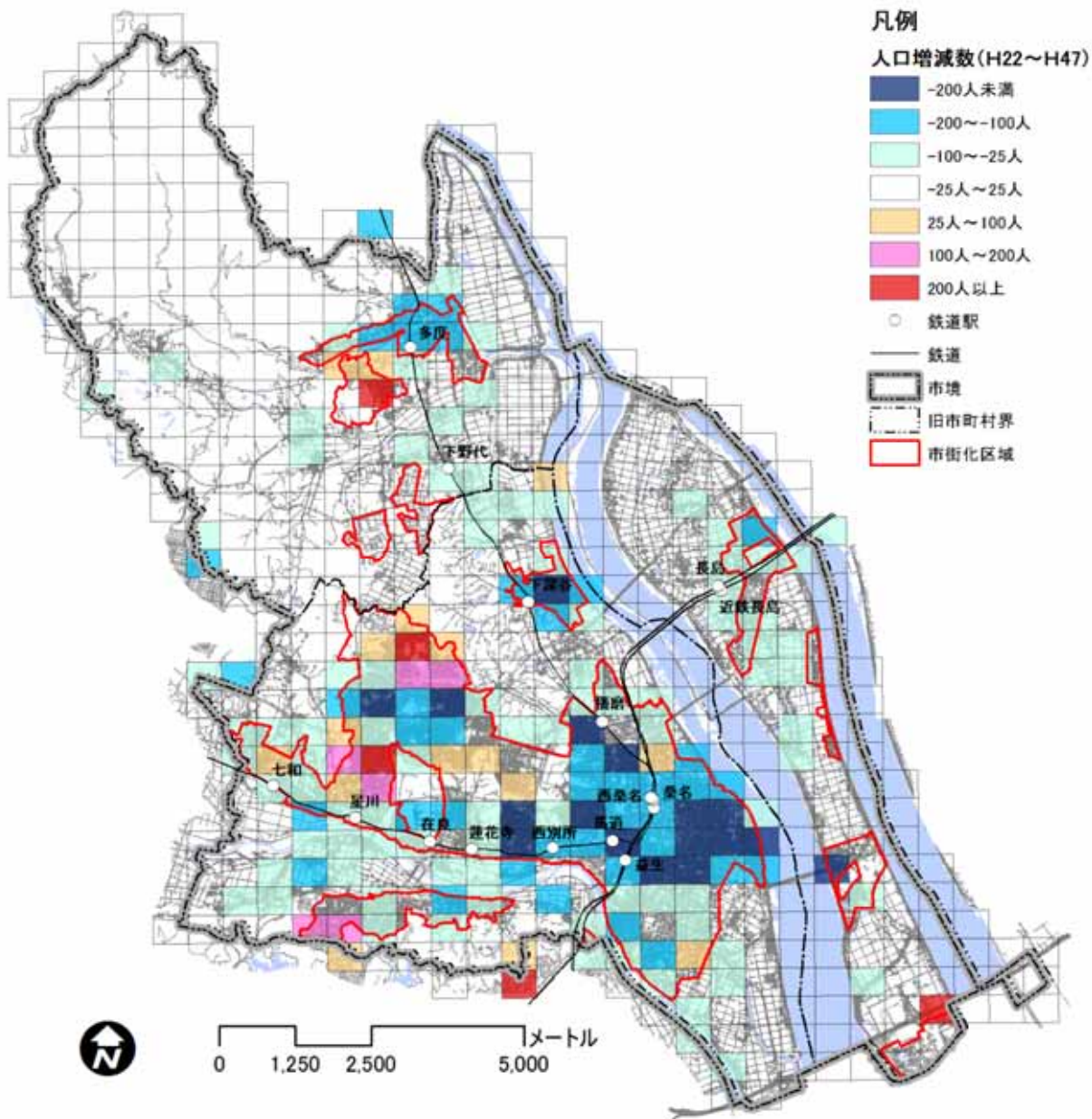
出典：市総合計画、日本の地域別将来推計人口平成 25 年 3 月推計（国立社会保障・人口問題研究所）

## (5) 人口の分布動向

平成 22 年の国勢調査人口 (500mメッシュ人口) を基にした推計 (コーホート要因法による推計、封鎖人口を仮定) では、市街地の中心部や比較的早い時期に開発が行われた大山田団地等で人口減少が見込まれ、特に、桑名駅以東の八間通り沿道で、古くからの既成市街地 (昭和 35 年 DID) でもある地区を中心に大きく人口が減少することが見込まれる。

したがって、政策的な社会移動を加味せず、現在の人口が趨勢的に推移した場合、都心ゾーンや基幹的な公共交通軸の沿線では人口減少に伴い、商業、医療、福祉といった都市機能や一定のサービス水準を備えた公共交通を維持していくための人口集積 (密度) が低下することが見込まれる。

図表 人口増減数 (平成 22 年～平成 47 年) 【封鎖人口】



※平成 47 年は社会移動を考慮しない封鎖人口を推計

封鎖人口：転出入が一切なく生残率のみで規定されると仮定した理論上の人口



## (6) 都市機能増進施設の立地状況

### ①行政施設・文化施設・高次教育施設

- 市役所・支所は合併前の市町毎に立地
- 文化施設は博物館、資料館、図書館が桑名駅東の旧市街地に集積
- 市内に高等学校が5校立地

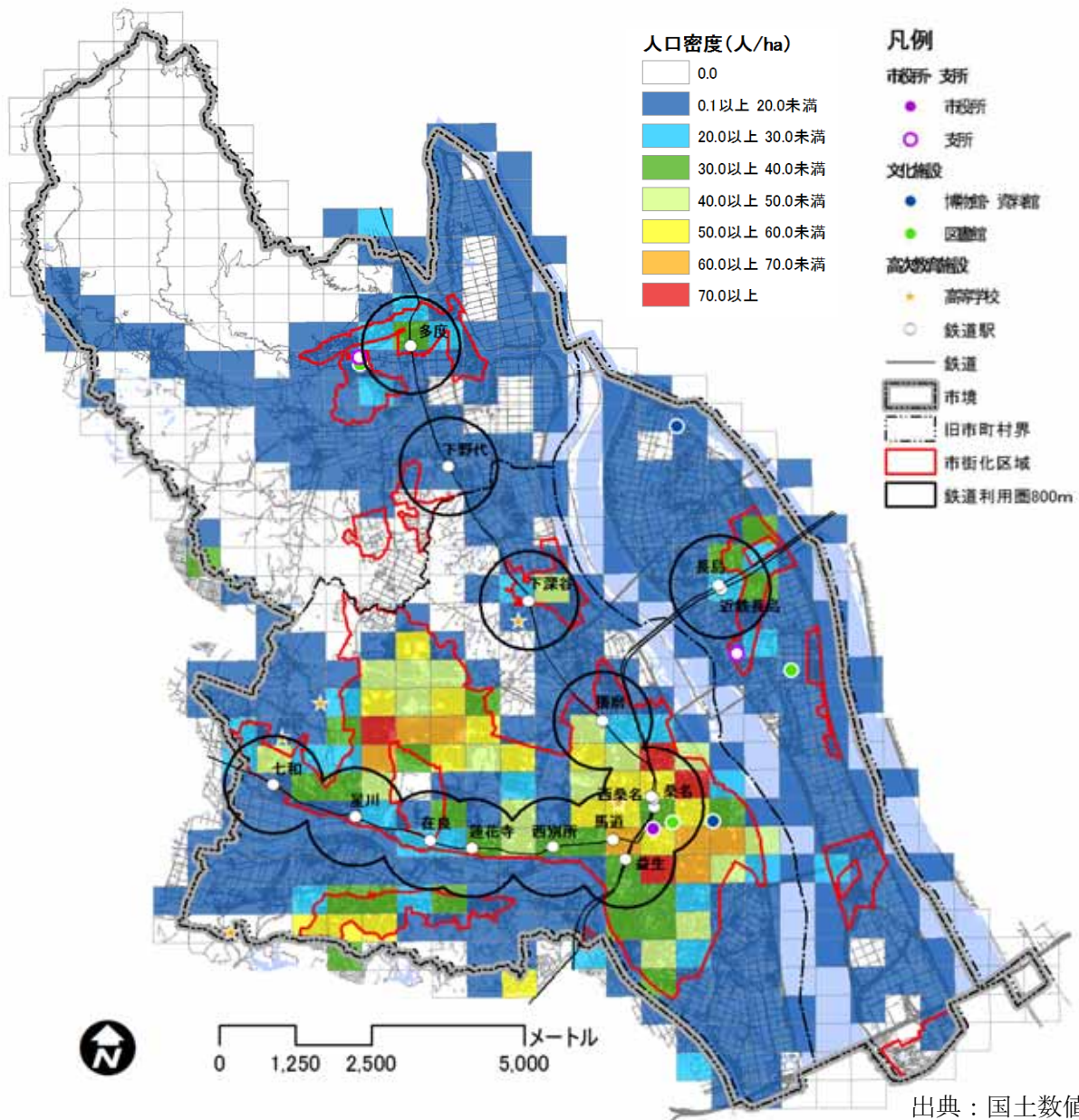
本市の行政施設である市役所・支所は合併前の桑名地区に市役所、多度地区及び長島地区に支所がそれぞれ立地している。

文化施設は、桑名市博物館が桑名駅西側、輪中の郷が長島地区の北端に立地している。また、図書館が合併前の旧市町ごとに1施設ずつ立地している。

高次教育施設は、高等学校が5校立地しているが、桑名西高等学校及び津田学園高等学校の2校が鉄道利用圏に含まれていない。

図表 都市機能増進施設の分布状況

<市役所・文化施設・高次教育施設>



## ②大規模店舗

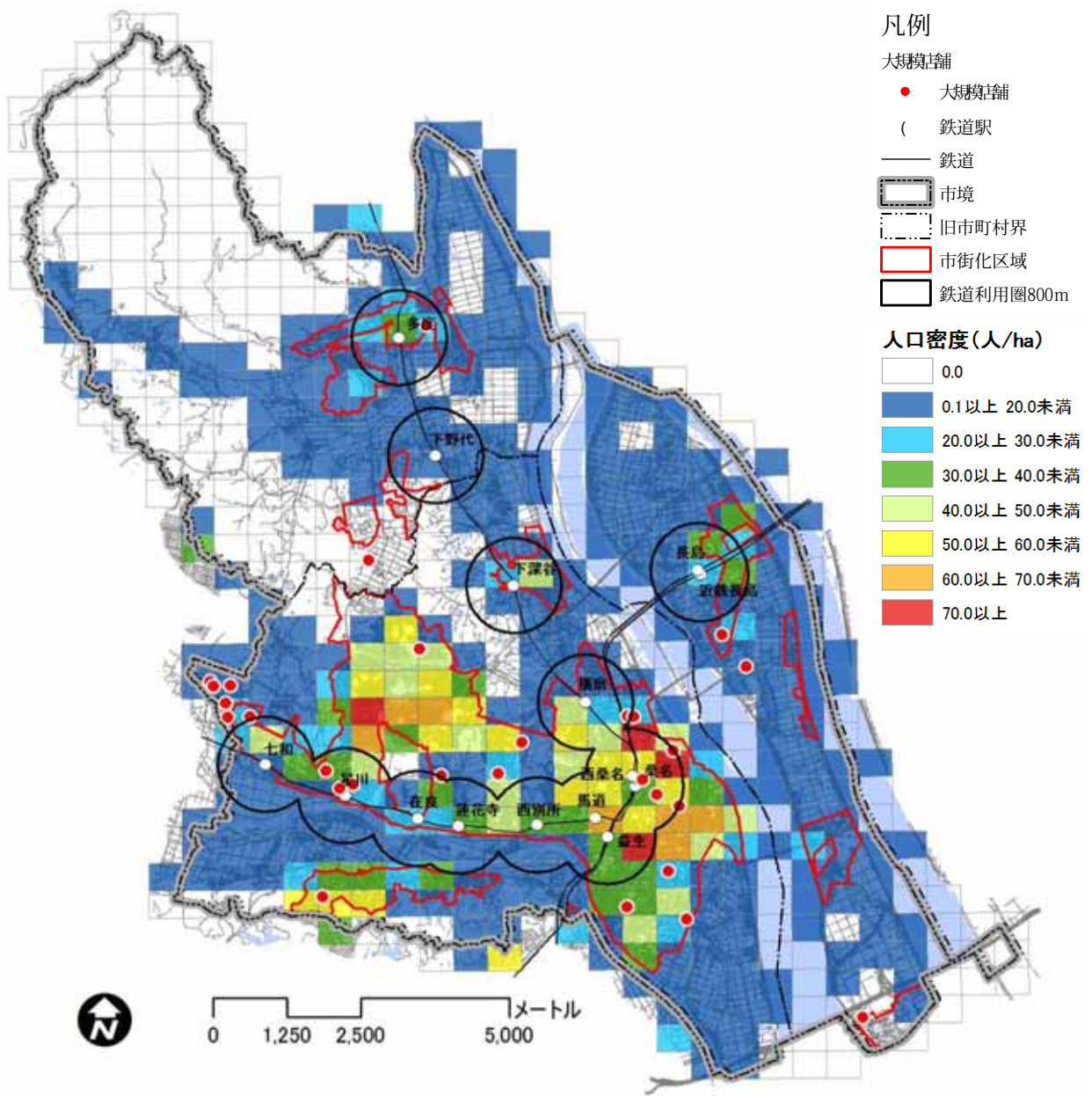
- 大規模店舗は桑名駅東の駅利用圏域内及び郊外の住宅団等を中心に立地
- 市域西端の市街化調整区域で大型店舗が複数立地

1万㎡以上の大規模小売店舗は、市内に5店舗立地しているが、そのうち桑名駅東にアピタ桑名店が立地、三岐鉄道北勢線星川駅付近にサンシティ星川ショッピングセンターが立地している。

鉄道利用圏域外には、新西方地区にイオンモール桑名が立地、市域西端の市街化調整区域にサンシパーク等が立地している。

また、大規模レジャー施設内にアウトレットモールジャズドリーム長島が立地している。

図表 都市機能増進施設の分布状況  
＜大規模店舗＞



出典：国土数値情報



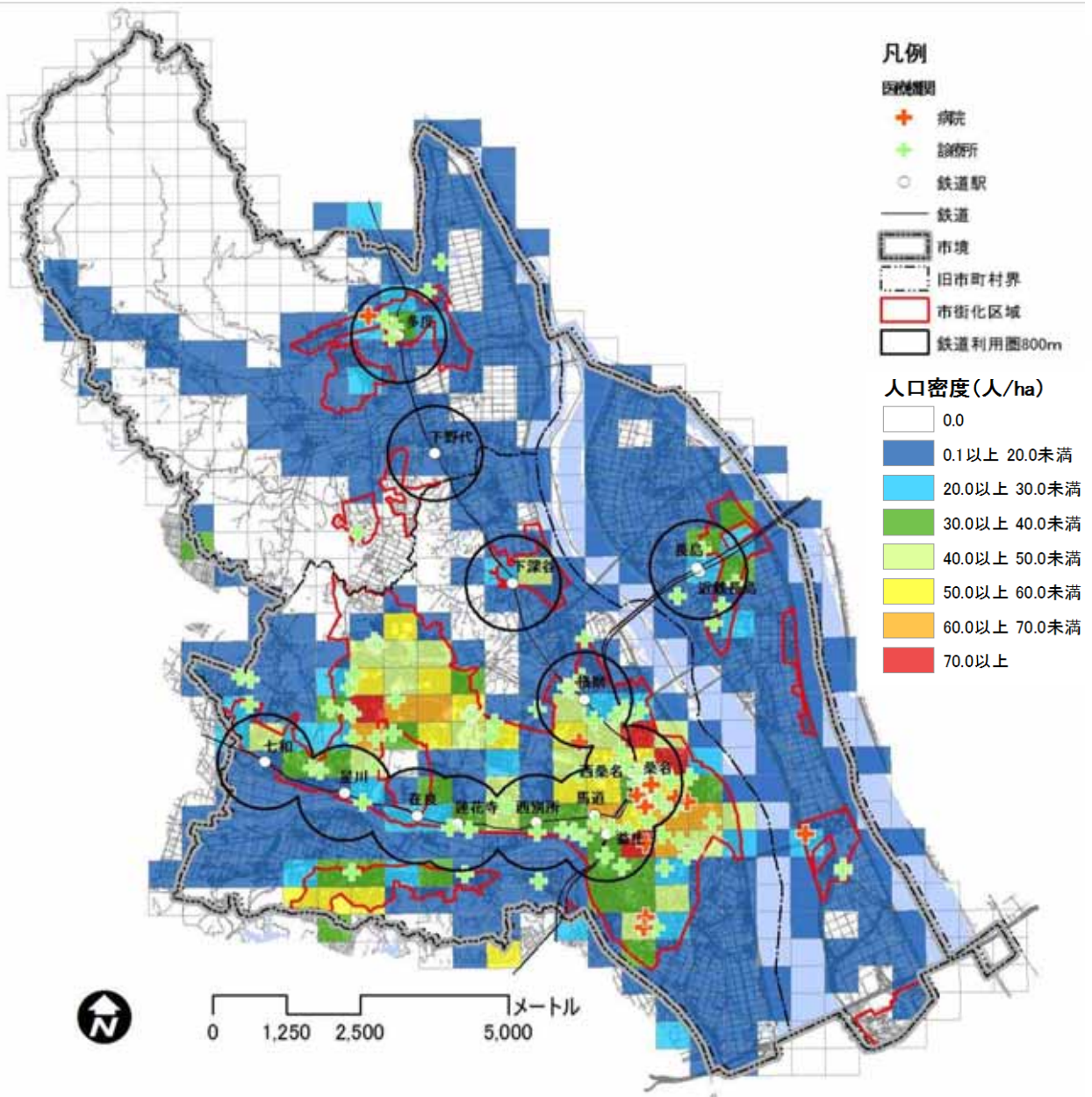
### ③医療機関

■病院は医療センターを中心に桑名駅周辺に集積、診療所は市街地に分散して立地

公的な病院である桑名東医療センター、桑名南医療センターが桑名駅に近接し立地、桑名西医療センターは桑名駅西側の丘陵地に立地しており、診療所は地域に分散して立地している。

図表 都市機能増進施設の分布状況

<医療機関>



出典：国土数値情報



## (7) 公共交通体系

### ①公共交通網

■鉄道が公共交通の軸を形成し、住宅団地は高速バスで名古屋市と直結

■路線バスが住宅団地と鉄道駅を直結し、コミュニティバスが市街化区域を面的にサービス

本市の鉄道は JR 関西本線、近畿日本鉄道名古屋線、北勢線、養老線の 4 路線が整備されている。JR 関西本線、近畿日本鉄道名古屋線は名古屋中心部と連結し広域的なネットワークを形成し、北勢線、養老線は桑名駅・西桑名駅から市西部、市北部の市街地とのネットワークを形成している。

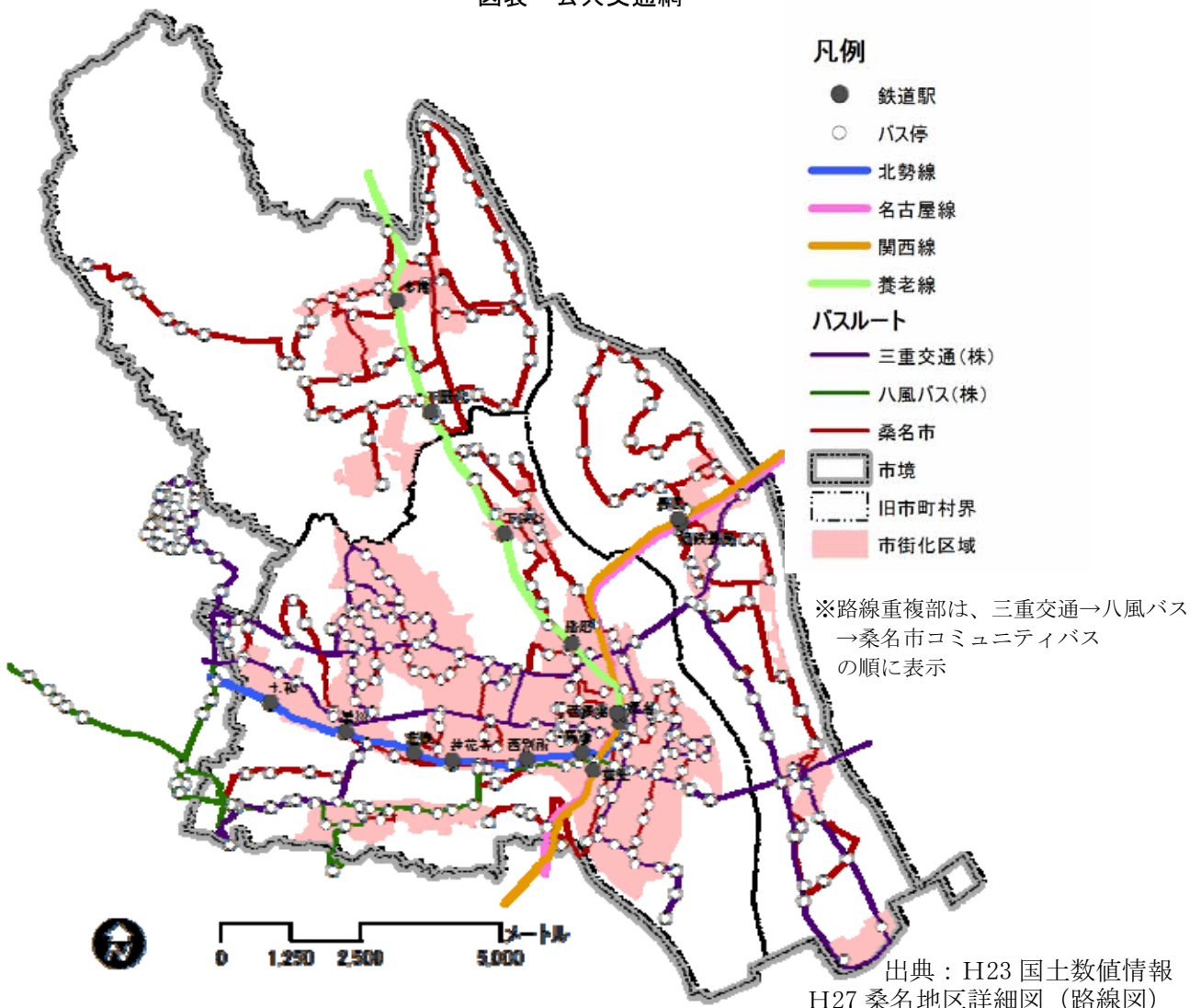
本市のバスは民間業者 2 社（三重交通(株)：27 路線、八風バス(株)：5 路線）と桑名市（7 路線）により運行されている。

民間の路線バスは、大山田団地の造成による市域西部丘陵地での人口が大幅に増加に伴い、桑名大山田線等のバス路線が新設され、桑名駅と大山田団地等の住宅団地を結ぶ市民の生活交通手段として機能している。

また、1985 年には、大山田団地と名古屋を直結する高速バス名古屋桑名高速線が運行開始し、名古屋への通勤利便性の向上が図られた。

一方、桑名市が運行するコミュニティバス（K-バス）は、路線バスを補完する形で、公共交通不便地域（駅から 800m 以遠、バス停から 300m 以遠）を中心に運行されている。

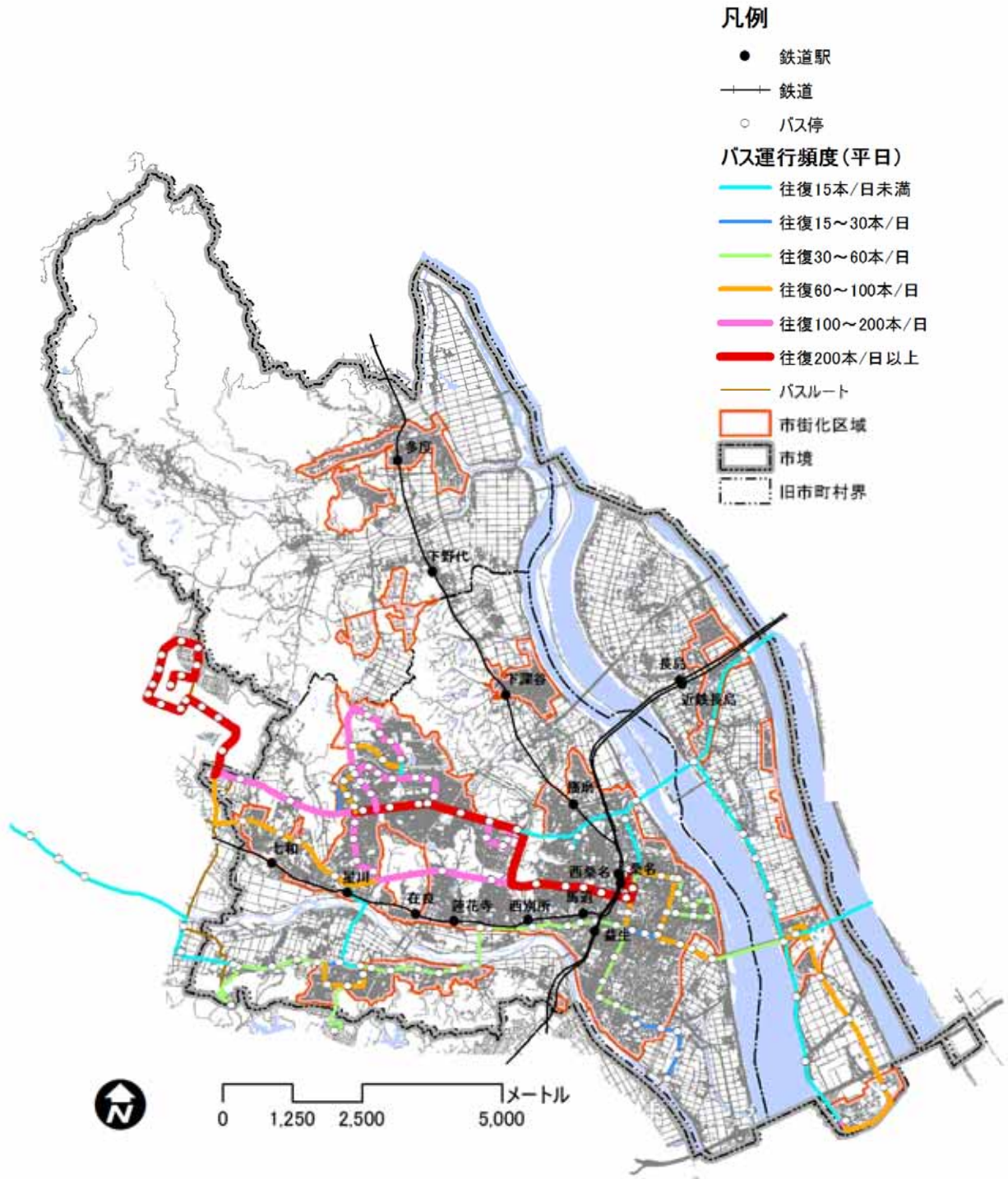
図表 公共交通網



■サービス水準の高い桑名駅と住宅団地を結ぶ路線バス

民間の路線バスの運行本数は、桑名駅と大山田団地等の住宅団地を結ぶ路線で一日往復 200 本以上とサービス水準が非常に高くなっている。

図表 バス運行本数



※各バス停の時刻表から1日の運行本数を算出

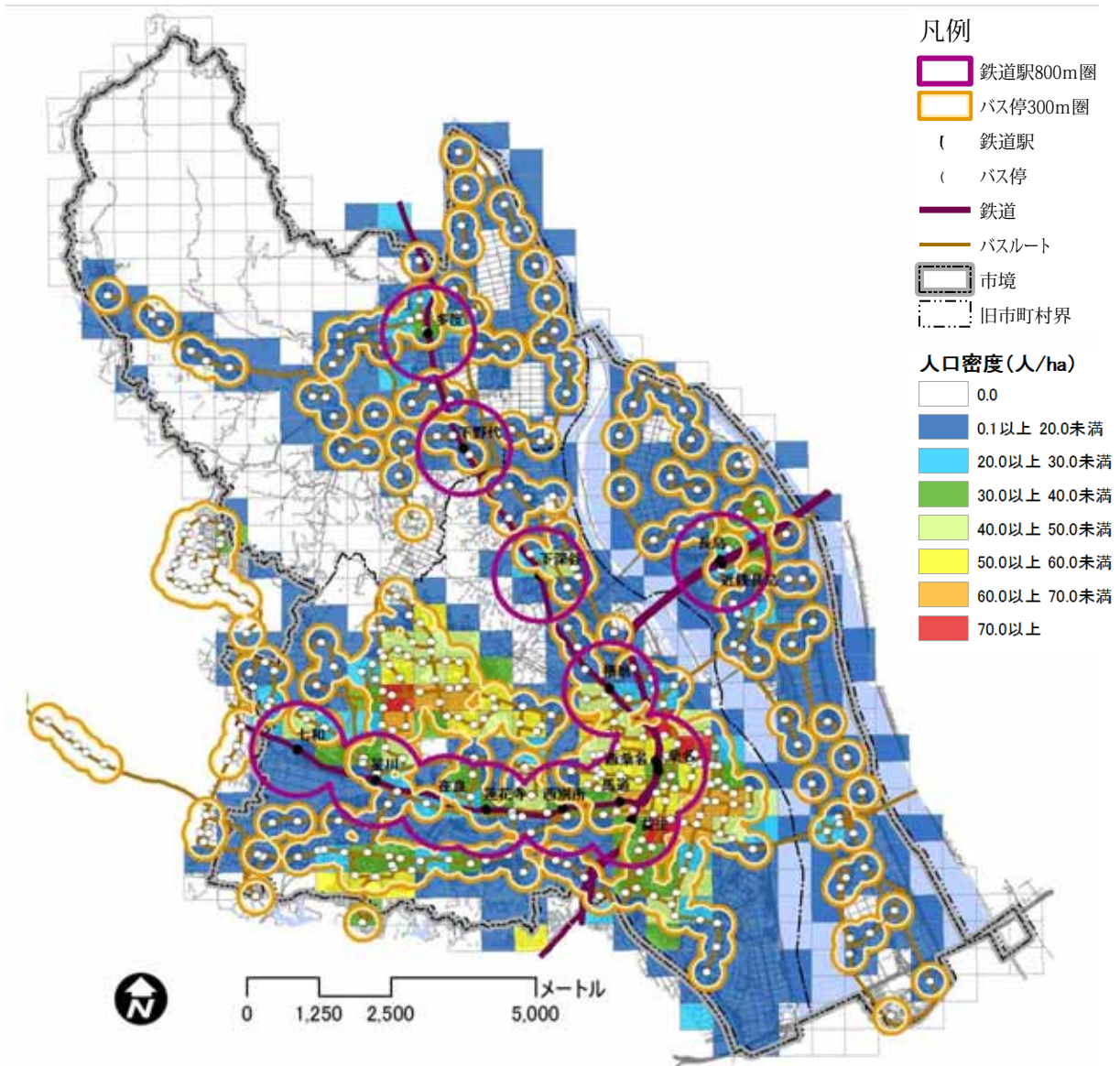
出典：H23 国土数値情報、H27 桑名地区詳細図（路線図）

## ②公共交通利用圏

### ■公共交通による人口カバー率は約 8 割

本市の公共交通利用圏（鉄道駅から半径 1 km、バス停から半径 300mの圏域）は、居住地を概ね含んでおり、人口の 83.8%、高齢者人口の 74.3%をカバーしている。

図表 公共交通利用圏



※ここでいう人口は、市内に常住している人口である夜間人口を指し、従業地・通学地による人口である昼間人口（＝昼間就業者＋昼間通学者＋従業も通学もしない者）とは区別している。

	人口 (人)	65歳以上人口 (人)
全市	140,290	34,429
公共交通利用圏内人口	117,542	25,572
公共交通によるカバー率	83.8%	74.3%

※公共交通利用圏内人口は、平成 22 年国勢調査メッシュデータを面積案分することにより算出

出典：市資料、国土数値情報、国勢調査



### ③公共交通利用者数

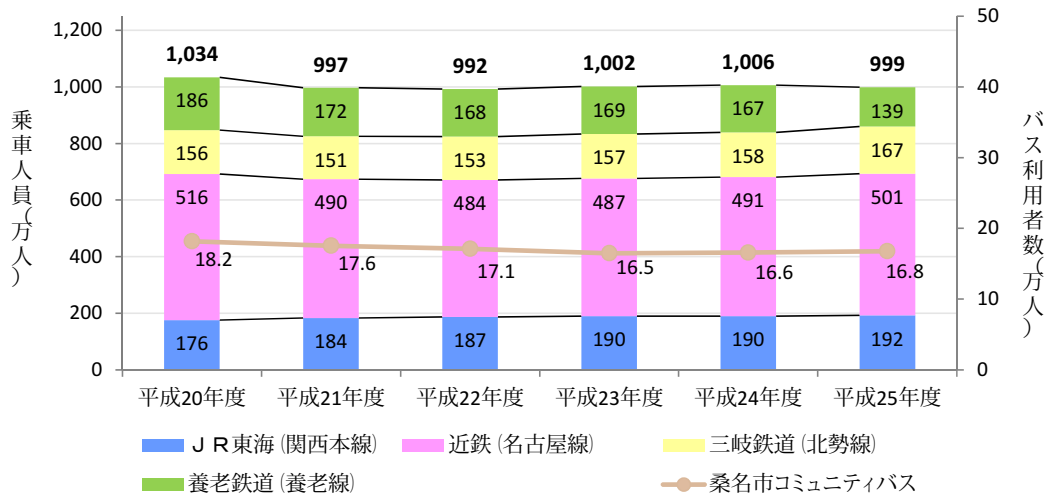
■生産年齢人口の減少により伸び悩む鉄道利用者数

■コミュニティバス利用者は近年増加傾向、路線によって異なる利用状況

本市の鉄道の利用者数は平成20年以降、約1千万人で推移している。鉄道駅別の利用者数をみると各路線において桑名駅・西桑名駅の利用者数が最も多くなっている。

Kバス利用者数は平成20年から平成23年にかけて減少し、その後増加に転じているが路線によってその利用状況は異なっている。特に、多度循環ルート、長島朝便は一人当たり乗客数が他路線に比べ少なく、一人当たりの助成額が高くなっており、地域の移動ニーズに応じた運行形態の検討が必要である。

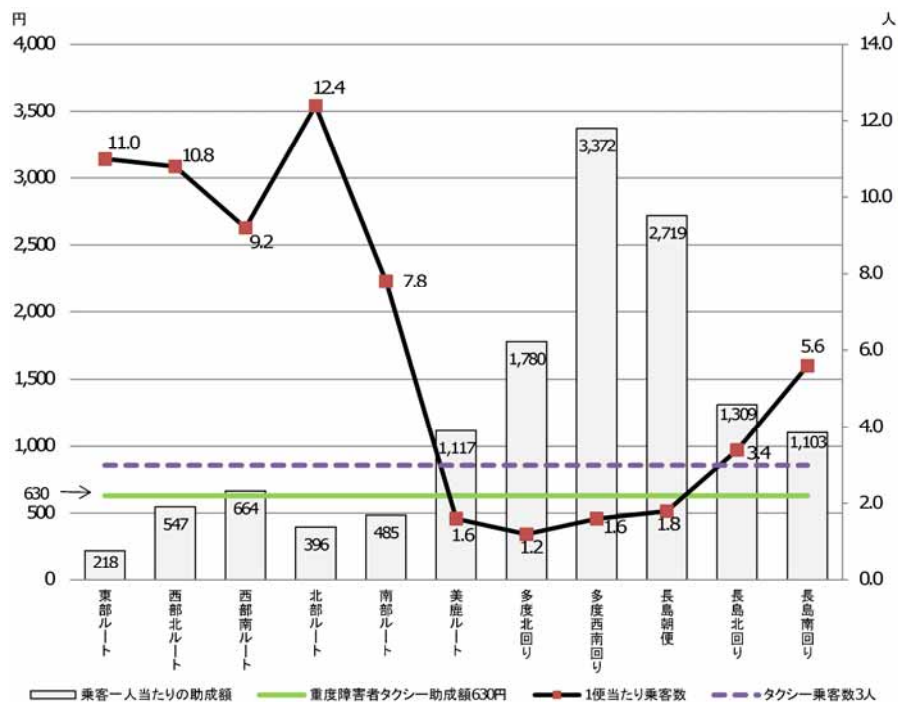
図表 鉄道・バス利用者数の推移



※近年のコミュニティバス利用者数 平成26年度: 17.2万人

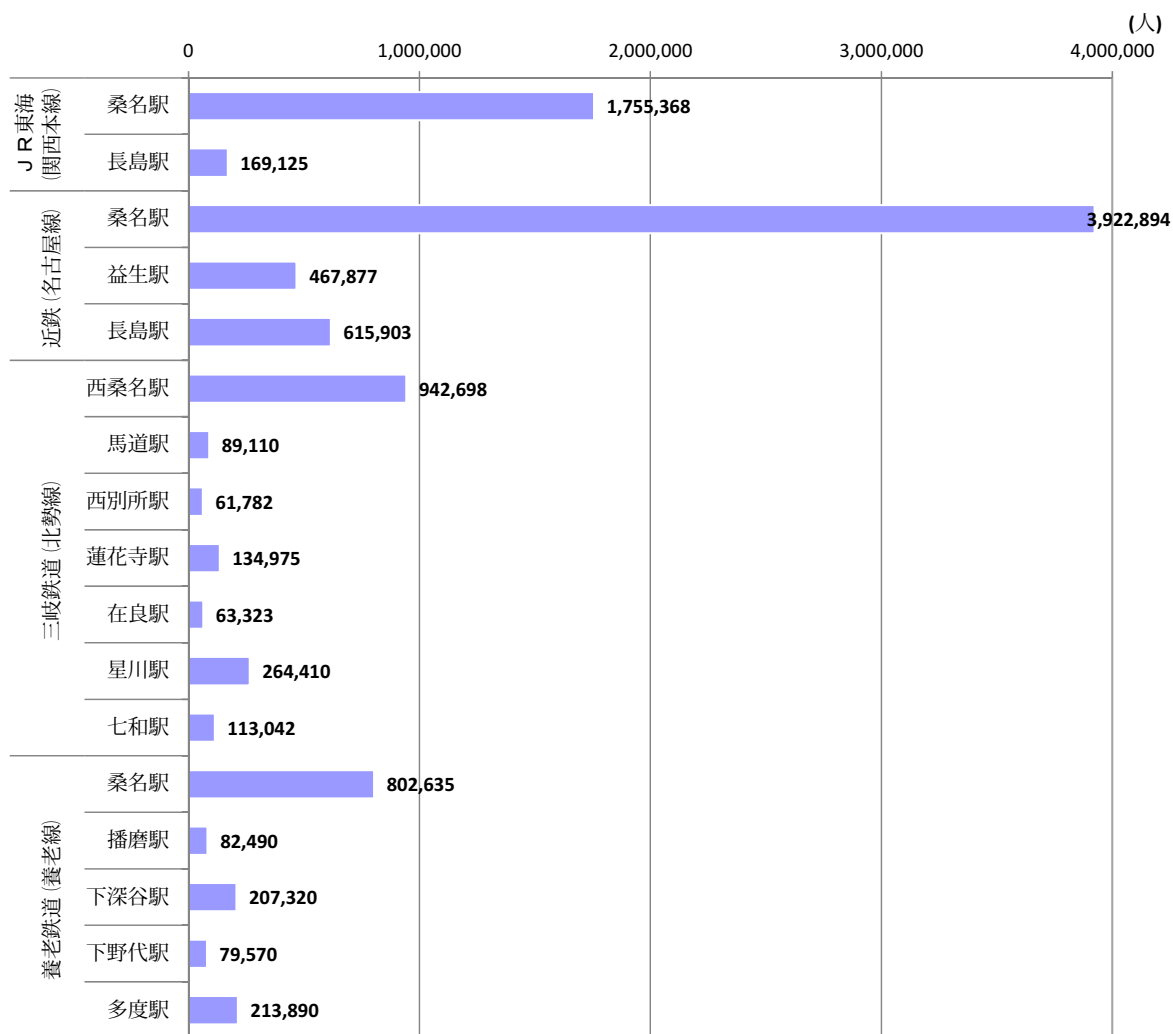
出典: 市統計書

図表 Kバス利用状況(平成26年度)



出典: 市資料

図表 年度鉄道利用者数（平成 25 年度）



出典：市統計書

#### ④公共交通の見通し

- 住宅団地と桑名駅をつなぐバス路線の利用圏域人口は大きく低下
- 鉄道やバス路線の利用主体となっている通勤・通学需要が減少
- 鉄道やバス路線などのサービス水準・利便性を維持することが困難となる見通し

将来的に中心市街地の桑名駅周辺や大山田団地などの丘陵地における住宅団地と桑名駅をつなぐバス路線の利用圏域人口は大きく低下することが見込まれる。

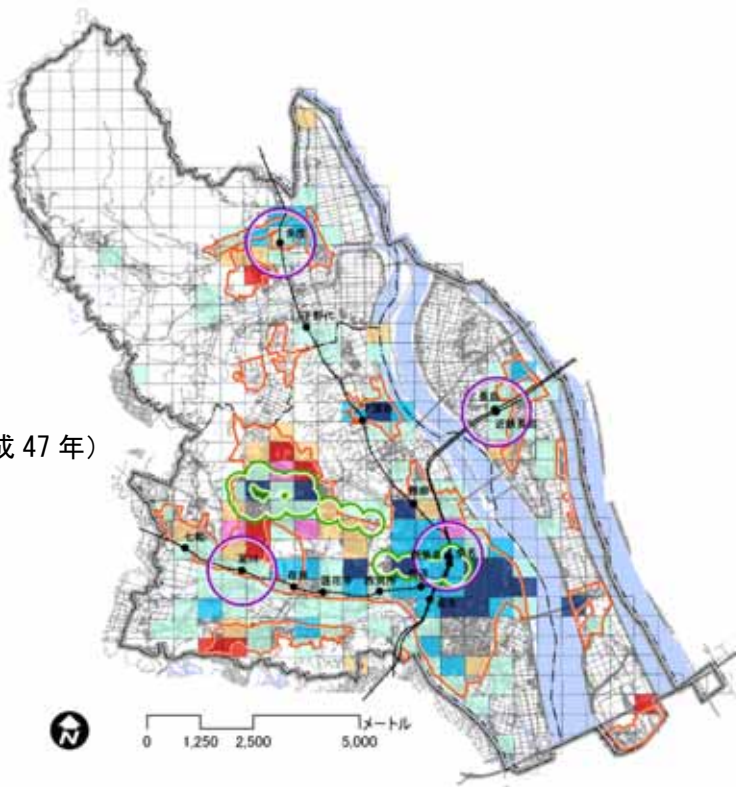
また、生産年齢人口の減少及び少子化に伴い、鉄道やバス路線の利用主体となっている通勤・通学需要が減少することが予測される。

人口減少及び人口構造の変化は、経常収益率が低い北勢線や養老線における経営状況を更に圧迫することとなり、都市の骨格を形成する北勢線や養老線の維持・活性化が課題となる。

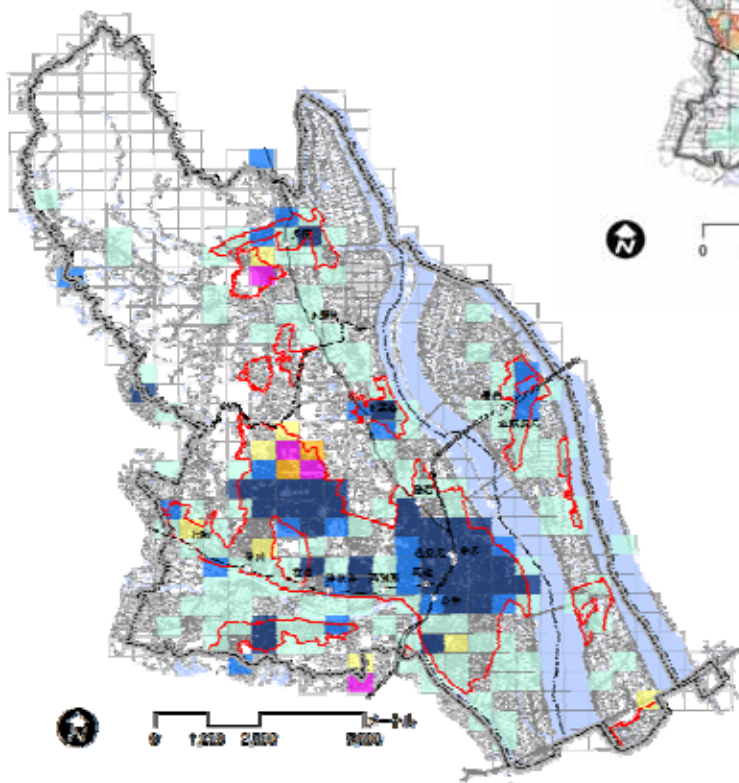
また、現在、通勤需要を背景に一定のサービス水準・利便性が維持されているバス路線においても利用者数が減少し、現在のサービス水準・利便性を維持することが困難となることが懸念される。

図表 主要公共交通利用圏域と将来人口増減図（平成22年、47年）

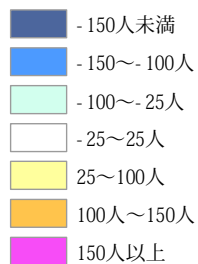
人口増減数(H22~H47)



図表 生産年齢人口の増減数（平成22年~平成47年）

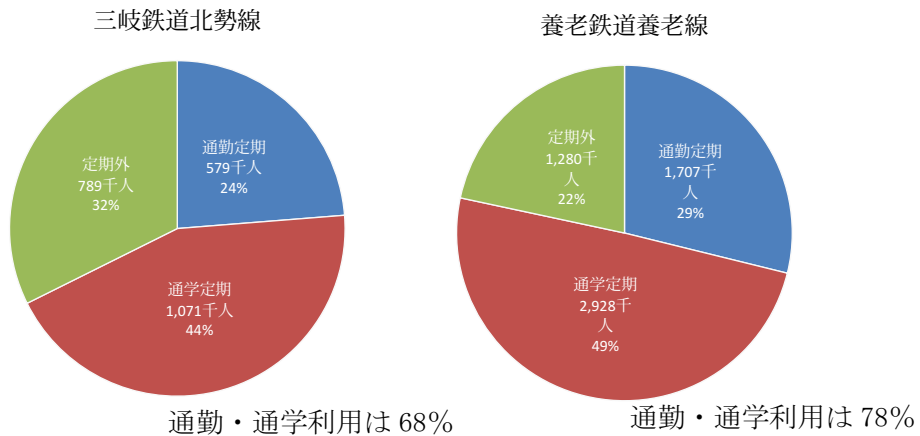


H47生産年齢人口増減





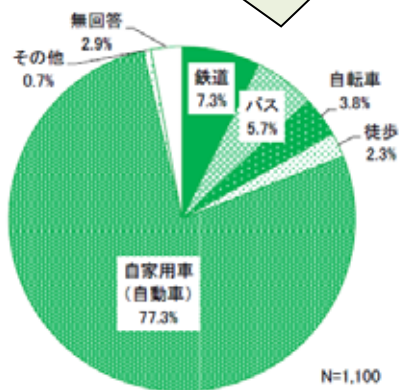
図表 北勢線・養老線の利用形態（平成 26 年度）



図表 公共交通の利用実態と利用意向

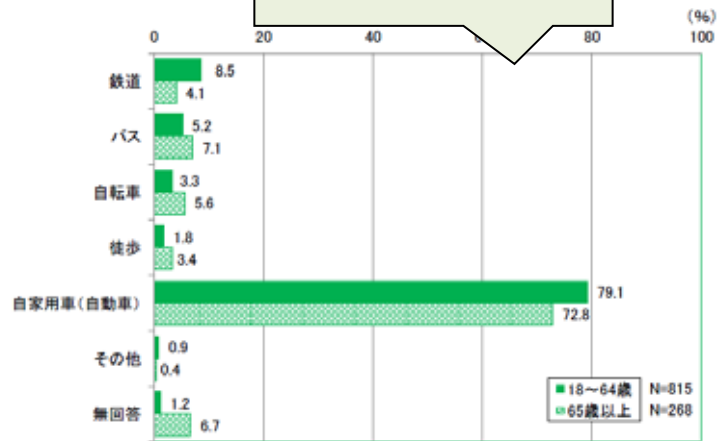
■ 日常生活で主に利用する交通手段

日常生活での市民の移動は、自動車利用が 77.3%、公共交通（鉄道、バス）利用は 13.0%



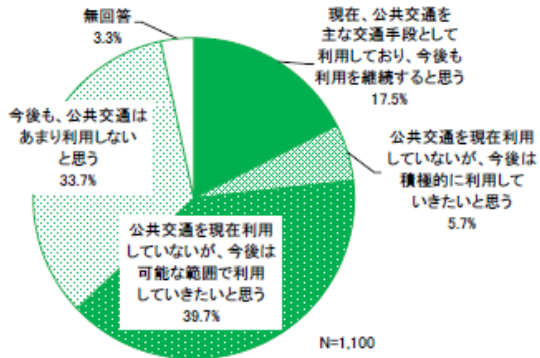
■ 年齢別にみた日常生活で主に利用する交通手段

高齢者は、バス利用、自転車利用率が相対的に高い



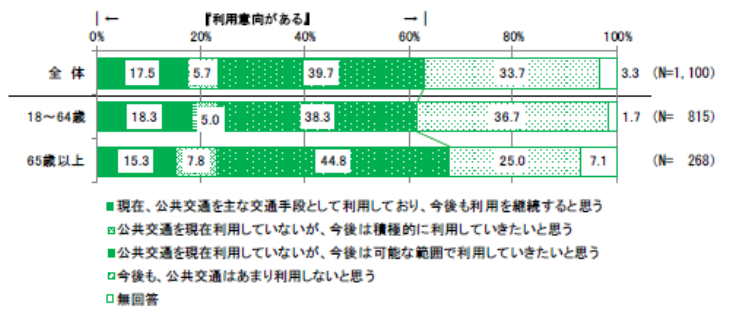
■ 公共交通の利用意向

公共交通を利用したいと思う市民は 62.9%



■ 年齢別にみた公共交通の利用意向

今後、公共交通を利用していきたいとする高齢者は 67.9%



出典：桑名市まちづくりアンケート調査結果（平成 27 年 8 月）

## (8) 都市計画道路整備状況

### ■市街地外郭の市街化調整区域に未整備区間が多く残存

本市内の都市計画道路は、全46路線のうち約7割の33路線が幹線街路として計画決定されている。これら幹線街路の整備率（改良済＋概成済）は、市内全域で約82%と整備水準は比較的高いものの、市街地の外郭を形成する道路や市街地間を連絡する道路で未改良路線・区間が残存している。

図表 都市計画道路整備状況

H28.3.31

路線番号	路線名	幅員 (m)	車線数	計画路線延長 (m)			改良済路線延長 (m)			概成済路線延長 (m)			未改良路線延長 (m)						
				市内計 (m)	A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (m)	市内計 (m)	A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (m)	市内計 (m)	A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (m)	市内計 (m)	A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (m)
1・2・1	伊勢湾岸道路	31.0	6車線	3,500	0	0	3,500	3,500	0	0	3,500	0	0	0	0	0	0	0	
1・3・2	東海環状自動車道	23.5	4車線	1,400	0	0	1,400	0	0	0	0	0	0	0	1,400	0	0	1,400	
3・2・1	国道1号線	30.0	4車線	5,570	3,480	730	1,360	1,446	1,446	0	730	0	730	0	3,394	2,034	0	1,360	
3・3・20	国道23号線	22.0	4車線	5,290	0	1,870	3,420	5,290	0	1,870	3,420	0	0	0	0	0	0	0	
3・3・63	大山田循環線	25.0	4車線	2,540	0	1,940	600	1,900	0	1,900	0	0	0	0	640	0	40	600	
3・4・10	桑部橋線	16.0	2車線	3,760	930	1,250	1,580	2,355	750	495	1,110	350	0	350	1,055	180	755	120	
3・4・11	額田御衣野線	16.0	2車線	5,330	1,030	2,640	1,660	4,810	1,030	2,120	1,660	520	0	520	0	0	0	0	
3・4・12	桑名中央東員線	16.0	2車線	9,030	3,720	4,620	690	5,890	2,820	2,380	690	3,140	900	2,240	0	0	0	0	
3・4・13	大山田尾川線	16.0	2車線	4,100	3,600	500	0	4,100	3,600	500	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・15	千倉鎌ヶ地線	16.0	2車線	2,020	0	420	1,600	0	0	0	0	0	0	2,020	0	420	1,600		
3・4・16	多度駅前線	16.0	2車線	170	0	140	30	50	0	50	0	0	0	120	0	90	30		
3・4・2	大垣桑名線	20.0	4車線	15,420	2,650	5,040	7,730	15,420	2,650	5,040	7,730	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・4	江場安永線	20.0	2車線	1,370	810	480	80	1,370	810	480	80	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・5	桑名駅前線	20.0	2車線	420	420	0	0	420	420	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・62	桑名北部東員線	16.0	2車線	6,240	0	0	6,240	474	0	0	474	0	0	0	5,766	0	0	5,766	
3・4・64	播磨筒尾線	16.0	2車線	1,460	0	1,460	0	1,460	0	1,460	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・65	播磨筒尾線	16.0	2車線	1,010	0	1,010	0	1,010	0	1,010	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・69	西口駅前線	14.0	2車線	530	530	0	0	0	0	0	0	0	0	530	530	0	0	0	
3・4・9	柳塚益生線	18.0	2車線	3,590	2,140	810	640	1,411	831	580	0	1,070	200	230	640	1,109	1,109	0	0
3・5・14	西川名四線	12.0	2車線	10,910	0	3,050	7,860	2,964	0	1,865	1,099	7,946	0	1,185	6,761	0	0	0	
3・5・17	多度香取線	12.0	2車線	3,080	0	1,140	1,940	2,810	0	970	1,840	0	0	0	270	0	170	100	
3・5・22	桑部長深線	12.0	2車線	5,010	0	1,080	3,930	1,500	0	1,500	3,510	0	1,080	2,430	0	0	0	0	
3・5・2	桑名員弁線	12.0	2車線	7,910	3,320	2,080	2,510	7,910	3,320	2,080	2,510	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・31	太一丸江場線	12.0	2車線	2,480	2,380	0	100	2,480	2,380	0	100	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・32	伊賀町江場線	12.0	2車線	1,250	840	410	0	1,250	840	410	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・33	西桑名西方線	12.0	2車線	740	740	0	0	615	615	0	0	0	0	0	125	125	0	0	
3・5・34	星川中央線	12.0	2車線	1,340	0	1,340	0	1,340	0	1,340	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・35	松ノ木蓮花寺線	12.0	2車線	1,950	1,940	10	0	1,950	1,940	10	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・36	松ノ木中央線	12.0	2車線	460	460	0	0	460	460	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・37	蓮花寺松ノ木1号線	12.0	2車線	650	650	0	0	650	650	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・5・41	長島中央線	12.0	2車線	1,670	0	180	1,490	0	0	0	0	0	0	1,670	0	180	1,490		
3・5・51	桶井小山線	12.0	2車線	1,600	0	840	760	0	0	0	0	0	0	1,600	0	840	760		
3・5・52	多度中央線	12.0	2車線	880	0	630	250	0	0	0	0	0	0	880	0	630	250		
3・5・53	大桑下野代線	12.0	2車線	350	0	0	350	0	0	0	350	0	0	350	0	0	0	0	
3・5・6	伊勢大桶小泉線	15.0	2車線	4,160	3,140	220	800	2,640	2,590	50	0	1,240	440	0	800	280	110	170	0
3・5・66	蓮花寺南北線	12.0	2車線	470	90	380	0	90	0	0	0	0	0	0	380	0	380	0	
3・5・67	島田星川線	15.0	2車線	1,370	0	270	1,100	0	0	0	0	0	0	1,370	0	270	1,100		
3・5・7	小員須西別所線	15.0	2車線	3,310	2,530	320	460	2,990	2,530	0	460	320	0	320	0	0	0	0	
3・5・8	西桑名小員須線	15.0	2車線	3,600	2,760	140	700	1,400	1,400	0	2,200	1,360	140	700	0	0	0	0	
7・6・1	蓮花寺筒尾1号線	9.0	2車線	700	700	0	0	700	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7・6・2	蓮花寺筒尾2号線	9.0	2車線	470	470	0	0	470	470	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7・6・3	星川環状線	9.0	2車線	1,610	770	840	0	1,610	770	840	0	0	0	0	0	0	0	0	
8・6・1	大山田歩行者専用	8.0	—	2,500	2,500	0	0	2,500	2,500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8・7・2	蓮花寺歩行者専用	6.0	—	880	880	0	0	880	880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8・7・3	桑名城外堀線	14.0	—	1,700	1,700	0	0	1,700	1,700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8・7・4	船馬片町線	5.9	—	1,250	1,250	0	0	1,250	1,250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
幹線街路計	39	路線	125,940	38,160	35,000	52,780	81,955	31,172	24,610	26,173	21,376	2,900	6,445	12,031	22,609	4,088	3,945	14,576	
区画街路計	3	路線	2,780	1,940	840	0	2,780	1,940	840	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
特殊街路計	4	路線	6,330	6,330	0	0	6,330	6,330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
街路計	46	路線	135,052	46,431	35,841	52,780	91,067	39,443	25,450	26,173	21,376	2,900	6,445	12,031	22,609	4,088	3,945	14,576	
			100.0%	34.4%	26.5%	39.1%	67.4%	29.2%	18.8%	19.4%	15.8%	2.1%	4.8%	8.9%	16.7%	3.0%	2.9%	10.8%	

「計画」とは、都市計画決定された道路延長。

「改良済」とは、以下の区間の延長の合計

・道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般

「概成済」とは、改良済以外の区間のうち路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業

「A、B、C」各区域の区分

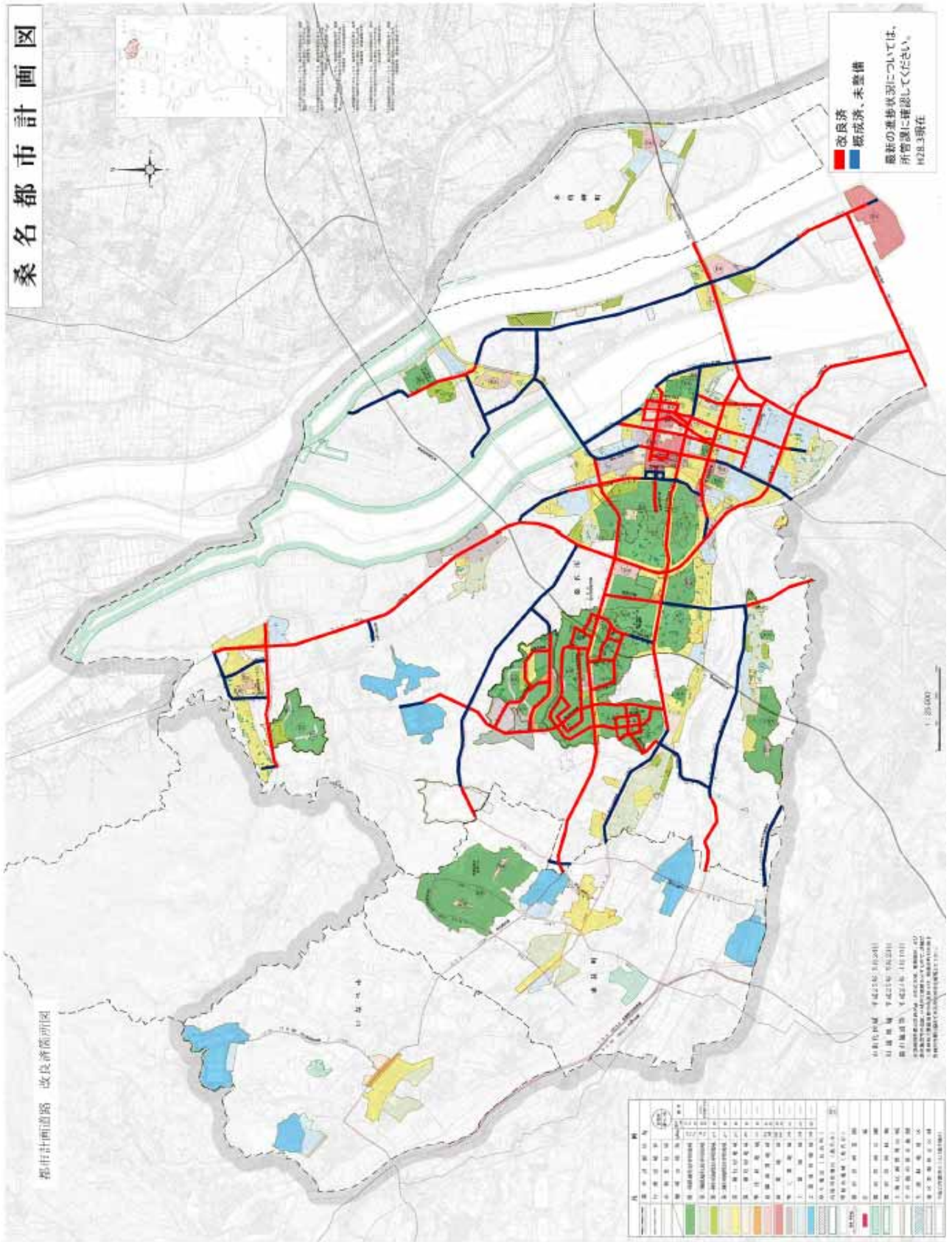
A区域……市街化区域又は用途地域設定区域内でD1D区域内

B区域……市街化区域又は用途地域設定区域内でD1D区域外

C区域……A、B以外の都市計画区域で、以下の区域を指します。

・線引している都市計画区域では、市街化調整区域 ・線引していない都市計画区域では、用途地域が定められていない区域

図表 都市計画道路整備状況図



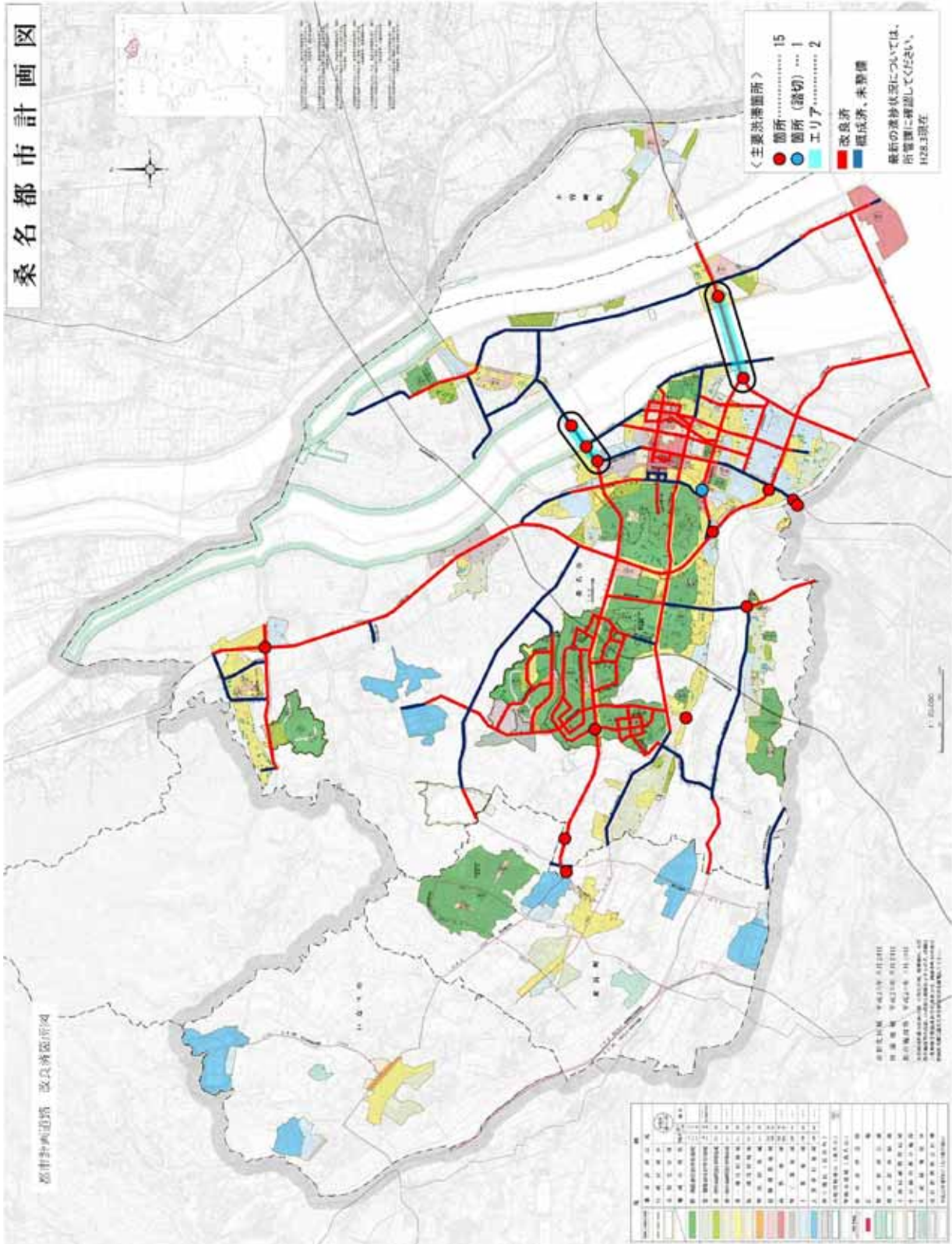


(9) 主要渋滞箇所

■市内には 15 交差点及び 1 踏切が主要渋滞箇所として存在

三重県交通渋滞対策推進協議会資料によると、名古屋都市圏の放射道路である国道 1 号線、国道 23 号線等の揖斐川・長良川渡河部や、西部の住宅団地と本市中心部を連絡する県道桑名東員線の主要交差点等、市内 15 か所の交差点において主要渋滞箇所が存在している。また、益生駅北側の国道 421 号線と近鉄及び J R が交差する平面踏切部でも渋滞箇所が存在している。

図表 主要渋滞箇所図



出典：三重県道路交通渋滞対策推進協議会 (H25)

## (10) 自動車交通特性

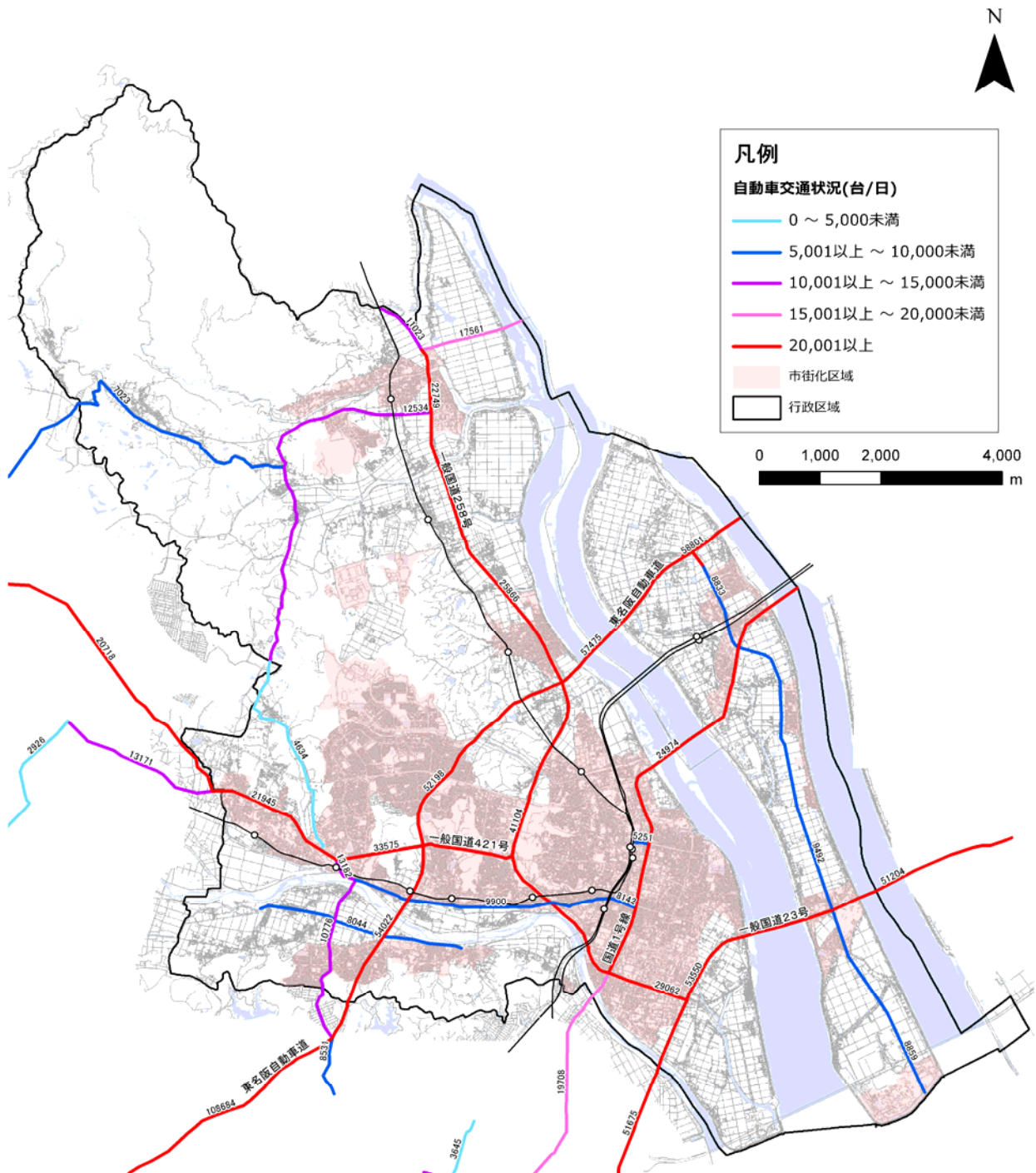
### ①交通量

#### ■国道1号及び国道23号では依然交通量は増加

平成27年度全国道路・街路情勢調査（以下「道路交通センサス」とする。）における市内区間の一般交通量調査結果をみると、国道23号で約5万台/日を超える交通量が観測されるほか、国道1号、国道258号、国道421号の国道で約2万台/日を超える交通量が観測されている。

これら交通量を平成27年度と平成22年度で比較すると、第2東名自動車道（豊田JCT以東）等の整備により四日市JCT以北の東名阪自動車道の交通量の減少が見られるものの、国道1号及び国道23号では依然交通量の増加が見られる。

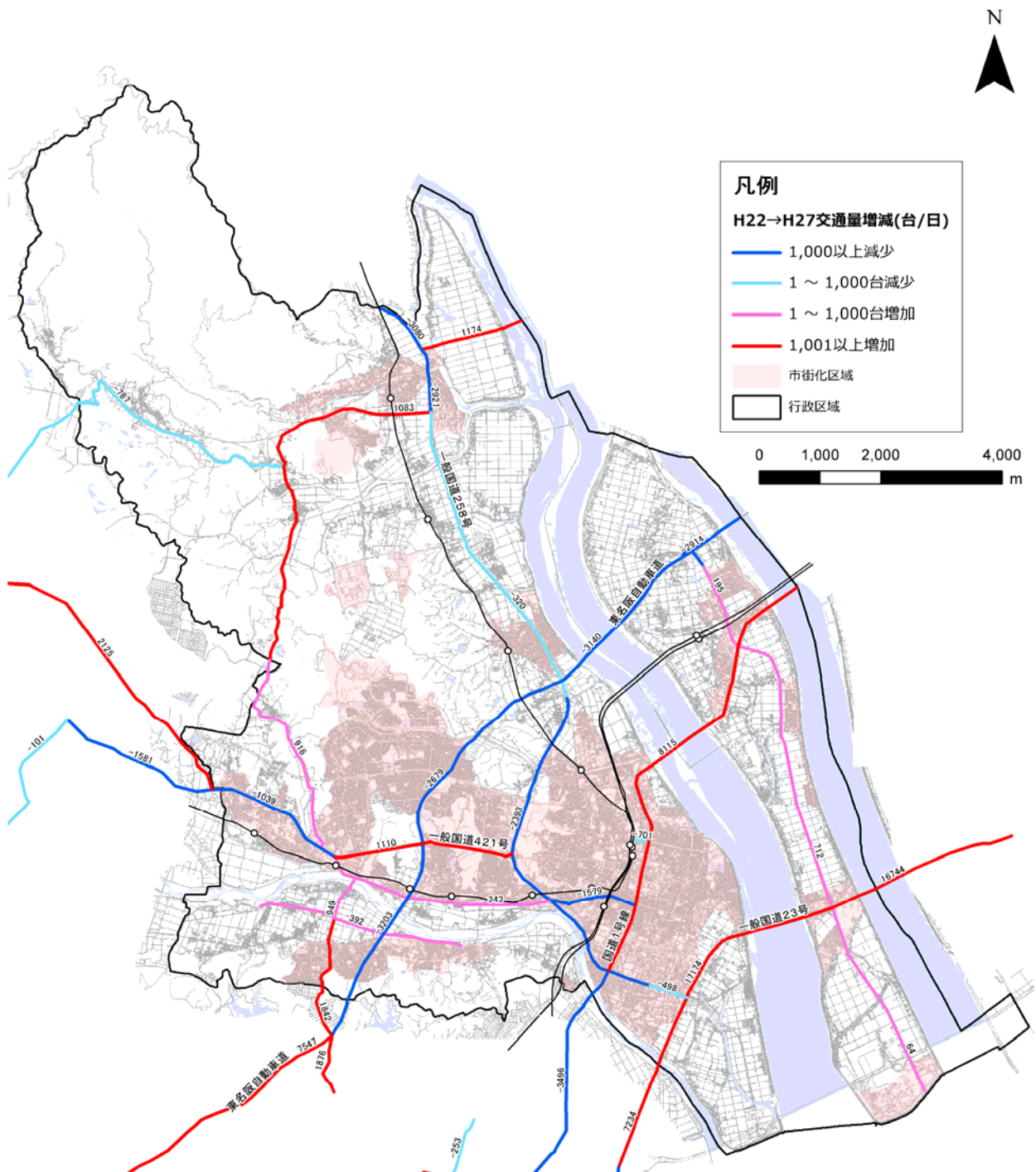
図表 交通量図 (H27)



出典：道路交通センサス (H27)



図表 交通量増減図 (H27-H22)



出典：道路交通センサス (H27、H22)



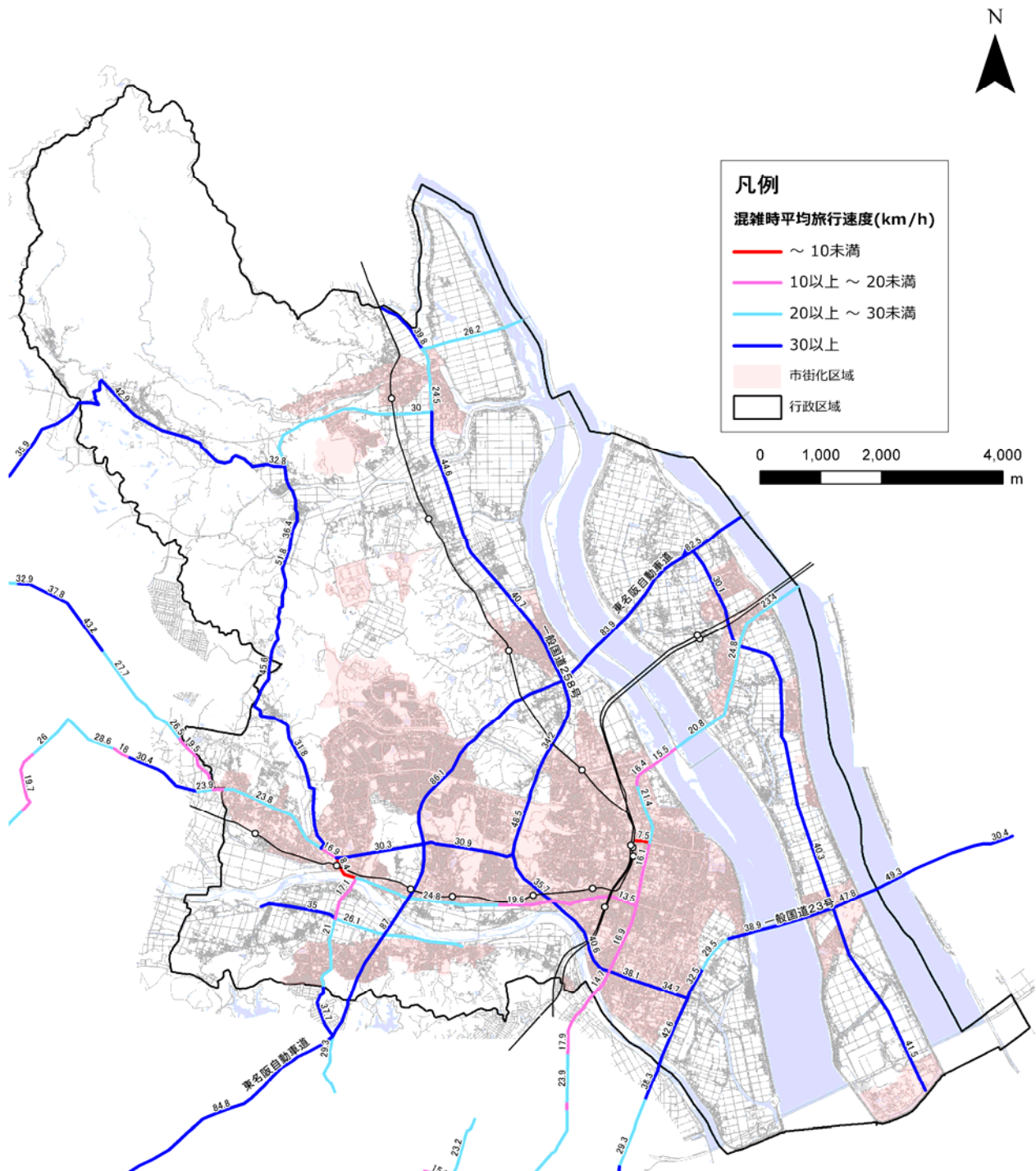
## ②混雑時旅行速度

### ■国道 23 号を除く概ねの路線・区間で平均旅行速度は低下

平成 27 年度道路交通センサスにおける市内区間の混雑時平均旅行速度結果をみると、国道 23 号、国道 258 号及び国道 421 号では概ね 30km/h を上回る平均旅行速度が観測されるものの、国道 1 号や(主)菟野東員線、(一)星川西別所線等は概ね 20km/h を下回る平均旅行速度に留まっている。

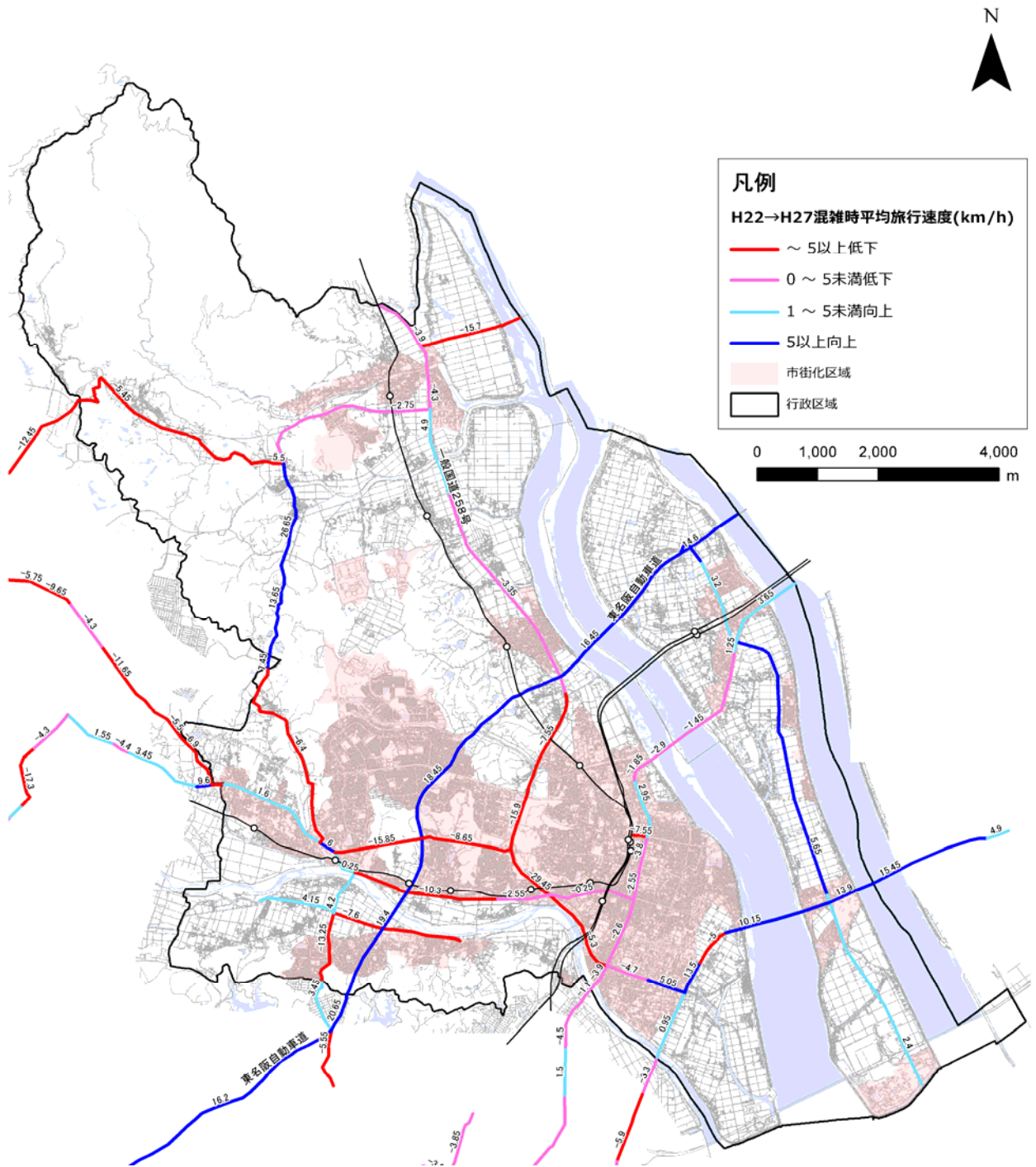
これら混雑時平均旅行速度を平成 27 年度と平成 22 年度と比較すると、東名阪自動車道を除く市内道路区間では、国道 23 号で平均旅行速度が 10km/h 程度向上するほか、概ねの路線・区間で平均旅行速度は低下している。

図表 混雑時旅行速度図 (H27)



出典：道路交通センサス (H27)

図表 混雑時旅行速度増減図 (H27-H22)



出典：道路交通センサス (H27、H22)

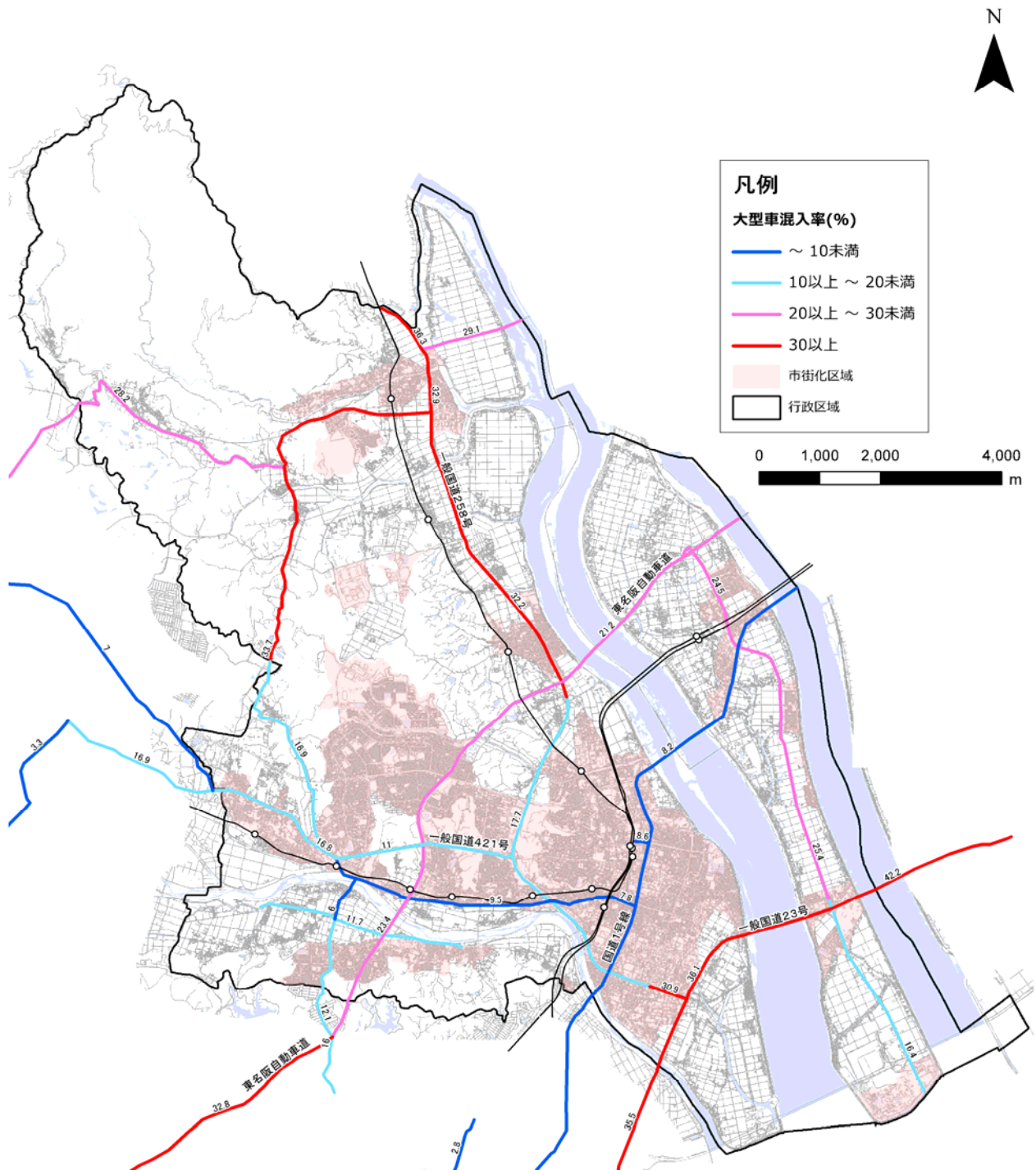
### ③大型車混入率

#### ■市内概ねの路線・区間で大型車混入率は減少

平成 27 年度道路交通センサスにおける市内道路の大型車混入率観測結果をみると、国道 23 号の全線及び国道 258 号の桑名東 IC 以北の区間で大型車混入率は約 30%を上回るものの、桑名駅周辺の中心部の各路線では概ね 10%を下回る。

これら大型車混入率を平成 27 年度と平成 22 年度で比較すると市城南西部の一部区間等で増加が見られるものの、概ねの路線・区間で減少している。

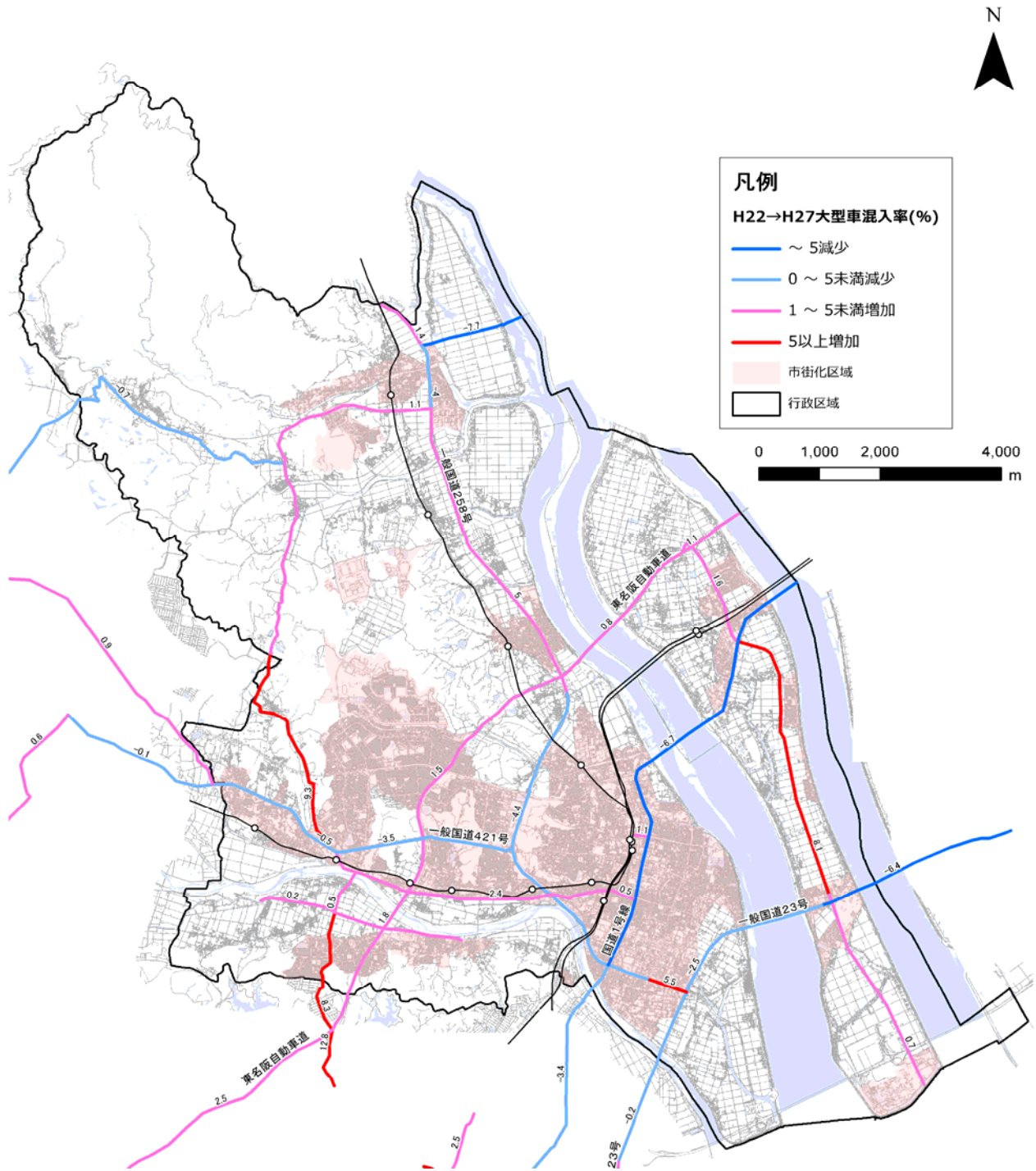
図表 大型車混入率図 (H27)



出典：道路交通センサス (H27)



図表 大型車混入率増減図 (H27-H22)



出典：道路交通センサス (H27、H22)

(11) 交通行動特性

①通勤通学流動特性

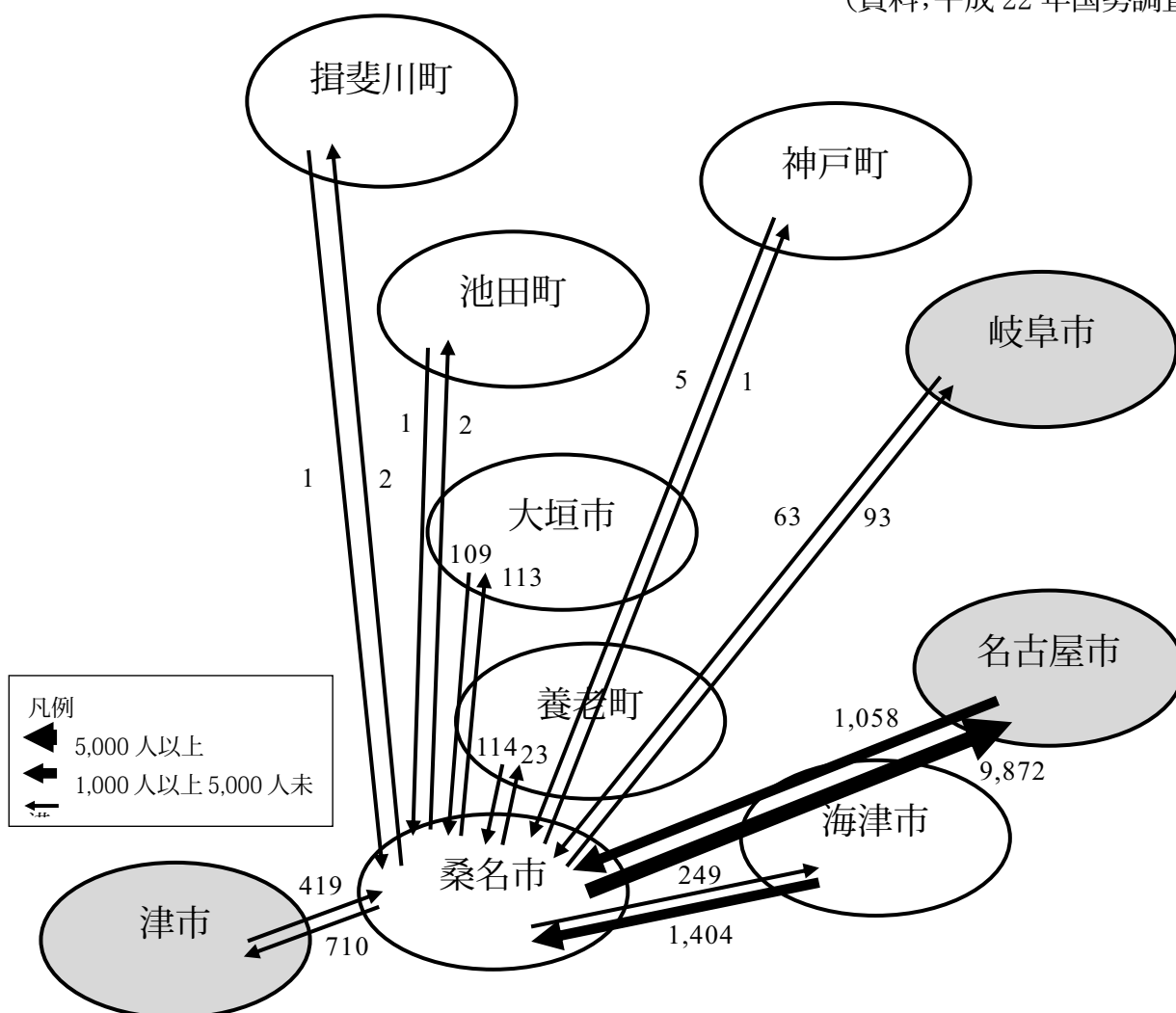
■桑名市は名古屋市等の広域的な都市間移動が多い

平成22年の国勢調査における通勤通学流動状況を見ると、桑名市は名古屋市への流出が多く見られる一方、海津市からの流入が多く見られる。

図表 桑名市の人口流動（表中の青数値は流入超過量、赤数値は流出超過量） 単位：人

流出		流出			流入-流出	流入			流入		
		総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者			
当地に常在する就業者・通学者		76,283	69,383	6,900	-9,924	66,359	61,711	4,648	当地で従業・通学する者		
自市町村で従業・通学		42,412	39,596	2,816	0	42,412	39,596	2,816	市内に常住		
他市町村で従業・通学		33,190	29,148	4,042	-11,574	21,616	19,989	1,627	他市町村に常住		
養老線沿線		390	380	10	1,244	1,634	1,622	12	養老線沿線		
岐阜県	大垣市	113	103	10	-4	109	109	0	大垣市		
	海津市	249	249	0	1,155	1,404	1,392	12	海津市		
	養老町	23	23	0	91	114	114	0	養老町		
	神戸町	1	1	0	4	5	5	0	神戸町		
	揖斐川町	2	2	0	-1	1	1	0	揖斐川町		
	池田町	2	2	0	-1	1	1	0	池田町		
三重県内(養老線沿線市町除く)		16,325	14,332	1,993	-328	15,997	14,419	1,578	三重県内(養老線沿線市町除く)		
津市	津市	710	543	167	-291	419	401	18	津市		
	その他の市町村	15,615	13,789	1,826	-37	15,578	14,018	1,560	その他の市町村		
県外(養老線沿線市町除く)		14,466	12,659	1,807	-10,685	3,781	3,751	30	県外(養老線沿線市町除く)		
愛知県	名古屋市	9,872	8,717	1,155	-8,814	1,058	1,055	3	名古屋市		
	その他の市町村	4,385	3,763	622	-1,913	2,472	2,445	27	その他の市町村		
岐阜県	岐阜市	93	83	10	-30	63	63	0	岐阜市		
	その他の市町村	116	96	20	72	188	188	0	その他の市町村		

(資料;平成22年国勢調査)



## ②代表交通手段構成・駅端末交通手段構成

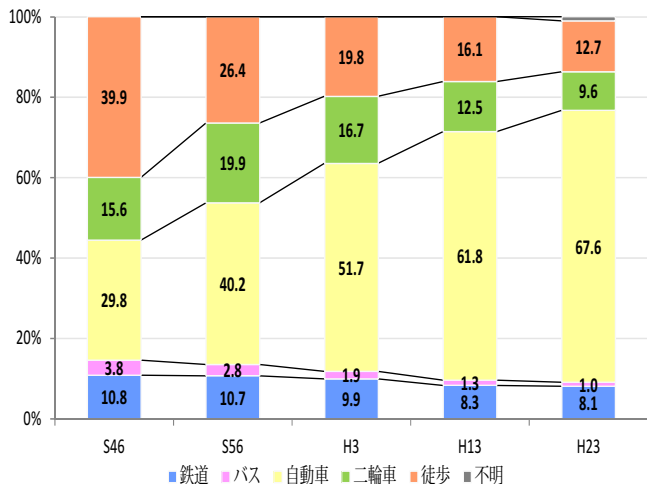
- 昭和46年以降自動車利用は増加傾向にあり、鉄道・バス利用の減少が継続
- 三重県全体の交通手段分担率と比較して高い本市の公共交通利用率
- 桑名駅が鉄道とバスの乗り継ぎ拠点として機能

三重県における代表交通手段分担率の推移は、自動車の割合が増加する一方、鉄道、バス、二輪車、徒歩の割合が低下している。

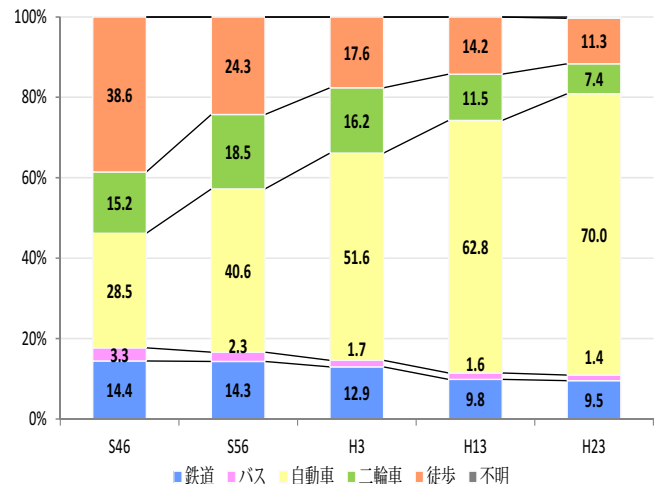
桑名市における平成23年の代表交通手段分担率は鉄道9.5%、バス1.4%、自動車70.0%と、県平均に比べ、公共交通と自動車の割合が大きく、二輪車、徒歩の割合が小さくなっている。代表交通手段分担率の推移をみると、三重県の推移と同様に自動車の割合が増加する一方、鉄道、バス、二輪車、徒歩の割合が低下している。

また、各駅の駅端末交通手段構成をみると、バスターミナルとなっている桑名駅においてバスの割合が高く、鉄道とバスの乗り継ぎ拠点となっていることが伺える。一方、その他の駅は徒歩・自転車の占める割合が多く、駅勢圏が狭いことが伺える。

図表 三重県における交通手段別分担率の推移

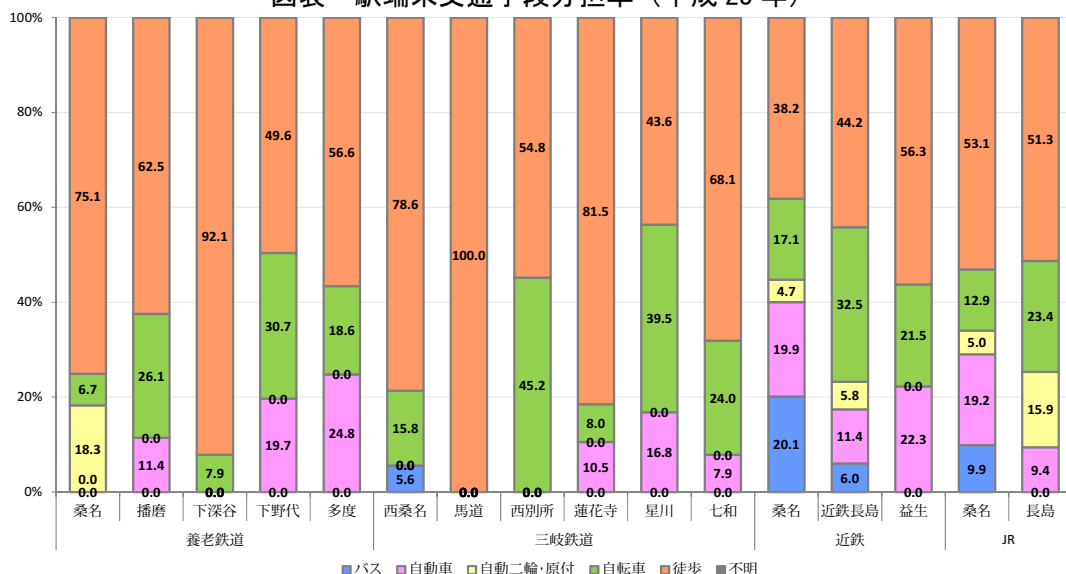


図表 桑名市における交通手段別分担率の推移



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 駅端末交通手段分担率（平成23年）



出典：中京都市圏パーソントリップ調査



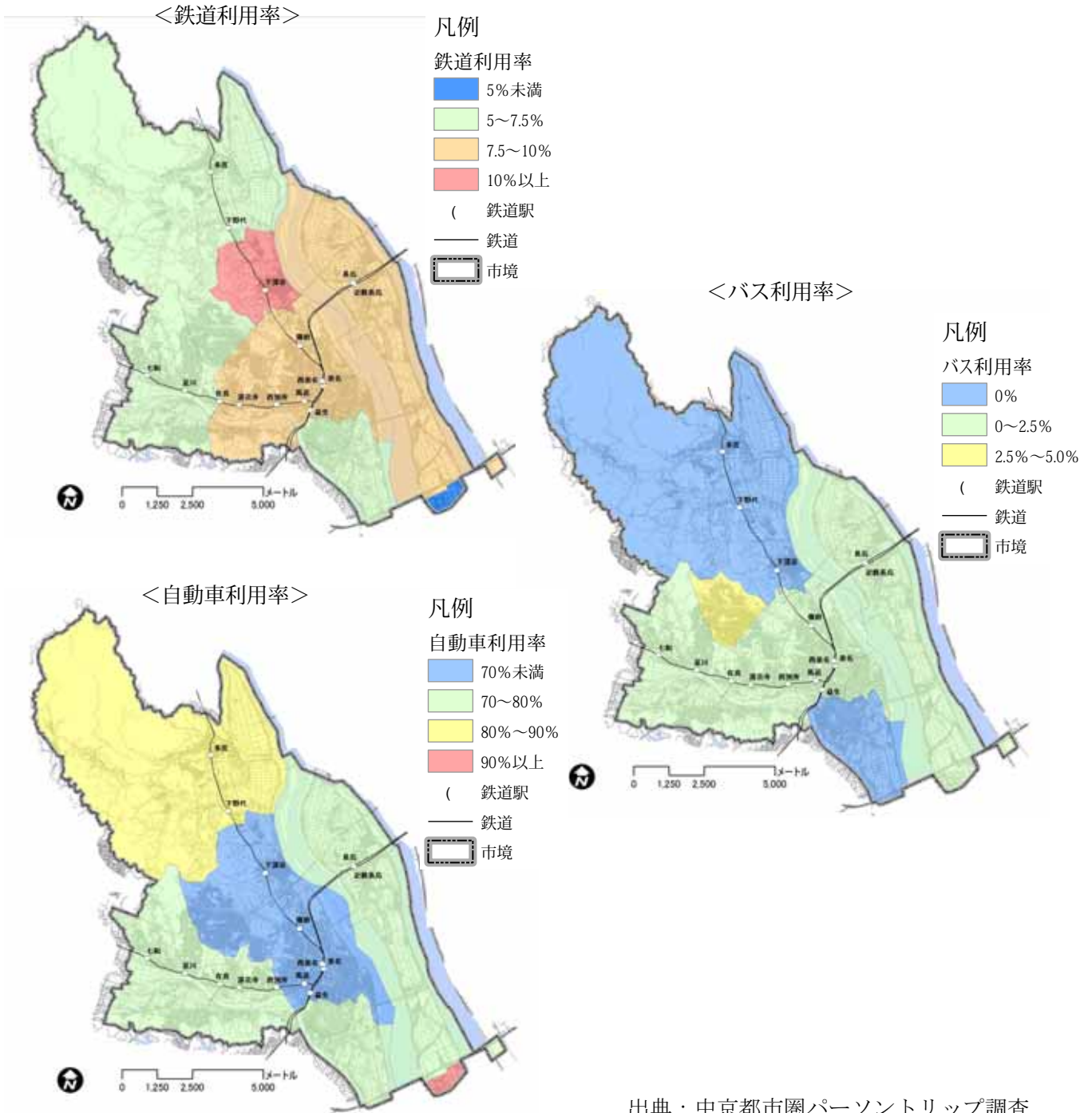
- 桑名駅周辺地域では鉄道を利用する一方、郊外では自動車を利用する傾向
- 西部丘陵地の住宅団地におけるバス利用者の存在

鉄道の利用率は桑名駅、長島駅近傍及び多度駅周辺において利用率が高い傾向にある一方、西部の丘陵地で利用率が低くなっている。

バスの利用率は全てのゾーンで5%と利用率が低くなっているものの、西部丘陵地の住宅団地における利用率が他ゾーンと比較して高い傾向にある。

自動車の利用率は桑名駅近傍で利用率が低い傾向にある一方、長島地区の南端や市北西部の郊外において利用率が高い状況にある。

図表 代表交通手段別利用率（小ゾーン）（平成 23 年）



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

### ③踏切部交通流動特性

■地点2及び地点3はピーク時遮断時間が40分以上有する「開かずの踏切」に該当

桑名駅周辺の踏切交通状況調査結果より、鉄道の一般路線が運行する5時から翌1時までの20時間における各踏切の交通量、遮断時間及び踏切遮断交通量は下記に示すとおり。

桑名駅周辺の3か所の踏切は、踏切遮断交通量よりボトルネック踏切には該当しないものの、地点2及び地点3はピーク時間の遮断時間が40分以上を有する「開かずの踏切」に該当する。

図表 踏切交通状況調査結果

#### <地点1>

- ・自動車等交通量 3,558 台
- ・歩行者等交通量 525 人・台
- ・遮断時間 5時間 39分 45秒
- ・自動車等遮断交通量 20,147 台・時
- ・歩行者等遮断交通量 2,973 人・時

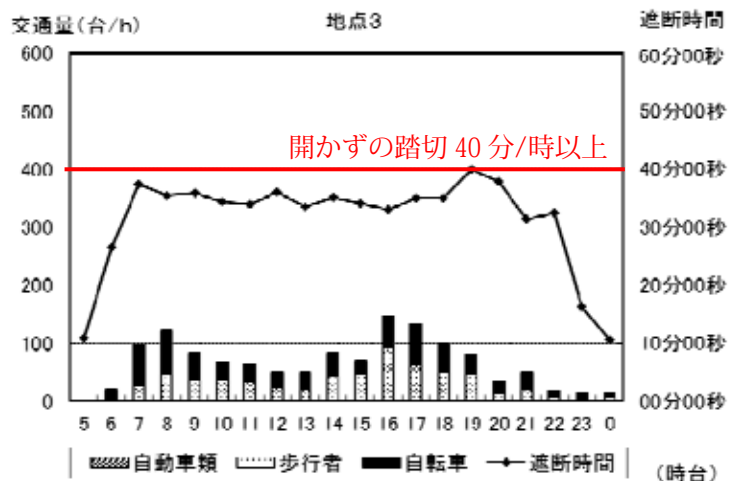
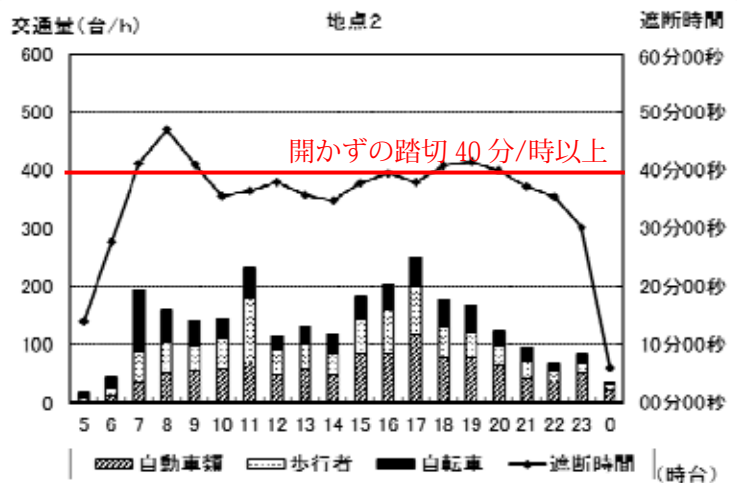
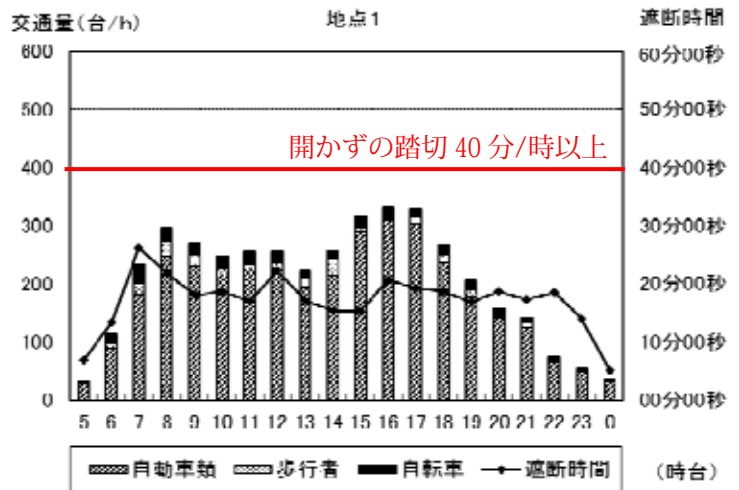
#### <地点2>

- ・自動車等交通量 1,086 台
- ・歩行者等交通量 1,594 人・台
- ・遮断時間 11時間 36分 38秒
- ・自動車等遮断交通量 12,609 台・時
- ・歩行者等遮断交通量 18,507 人・時

#### <地点3>

- ・自動車等交通量 (通行禁止)
- ・歩行者等自転車 1,302 人・台
- ・10時間 24分 00秒
- ・歩行者等遮断交通量 13,555 人・時

\*地点2及び地点3はJRと近鉄の各踏切時間の合成値として集計



図表 踏切交通量集計結果

単位：自動車類及び自転車は台／20h、歩行者は人/20h

	乗用車	バス	小型 貨物車	普通 貨物車	自動 二輪車	自動車 類計	歩行者	自転車	歩行者 類計
地点1	2,863	43	444	47	161	3,558	230	295	525
地点2	889	0	104	9	84	1,086	870	724	1,594
地点3	—	—	—	—	—	—	632	670	1,302

図表 踏切交通遮断量集計結果

	自動車類交 通量計 台/20h	歩行者類交 通量計 人・台/20h	遮断時間 h:m:s/20h	自動車等 遮断交通量 台・時	歩行者等 遮断交通量 人・台・時	遮断交通量 計 人・台・時
地点1	3,558	525	5:9:45	20,147	2,973	23,120
地点2	1,086	1,594	11:36:38	12,609	18,507	31,116
地点3	—	1,302	10:24:40	—	13,555	13,555

<抽出基準>

①開かずの踏切

：ピーク時間の遮断時間が40分以上の踏切

②自動車と歩行者のボトルネック踏切

：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切

：自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切

○自動車ボトルネック踏切

：一日の踏切自動車交通遮断量が5万台・時以上の踏切

○歩行者ボトルネック踏切

：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台・時以上かつ

一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万台・時以上になる踏切

\*踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間

\*踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間

③歩道が狭隘な踏切

：前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切の

うち、前後道路の車道幅員が5.5m以上

踏切の前後の歩道に比べ、歩道が1m以上狭い踏切

出典：国土交通省踏切交通実態総点検

図表 調査風景（地点2 16時台）



図表 調査風景（地点3 8時台）





(12) 踏切部交通事故発生状況

■平成 28 年度に歩行者と列車の接触死亡事故が 1 件発生

桑名駅周辺の踏切部における交通事故履歴について、近年 3 か年では各踏切とも自動車単独・相互または自動車と自転車の事故が各年度 1～2 件発生している。また、平成 28 年度には地点 3 踏切において、歩行者と列車の接触死亡事故が 1 件発生している。

図表 踏切交通事故発生状況

地 点	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
地点 1	自動車単独事故 1 件	原付単独転倒事故 1 件	自動車単独事故 1 件
地点 2	自動車同士の接触事故 1 件	自動車と自転車の事故 1 件 自動車単独事故 1 件	自動車同士の接触事故 2 件
地点 3	自動車と自転車の事故 1 件	自動車と自転車の事故 2 件	歩行者と列車の接触死亡事故 1 件

出典：桑名市調べ

図表 桑名駅周辺交通事故発生状況



出典：三重県警察



## 2) 桑名市の都市交通の課題

桑名市は、交通手段の変遷とともに都市の構造が大きく移り変わってきた。特に、市域は桑名駅以東の桑名城跡周辺は、石取り祭りなどの祭りを中心とする歴史的コミュニティが形成されているのに対し、大山田団地等西部丘陵地は、名古屋市のベッドタウンであり、中心市街地との関連が希薄な住宅地を有する市街地が形成されている。

また、多度地区と長島地区は、独自の生い立ち・地域特性・文化を有する市街地が点在する地区となっており、コンパクトなまちづくりを進める上で、様々な都市交通の課題が存在している。

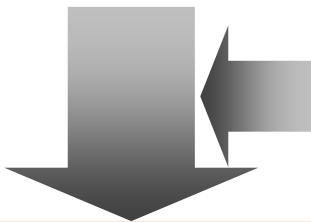
### ■桑名市の都市交通の課題

#### 交通手段の変遷とともに都市の構造が大きく移り変わってきた桑名市

- 近代の歴史的変遷は、明治 28 年に関西鉄道桑名駅が設置され、駅前が新興住宅地として発展後、昭和 2 年に桑名電軌「駅前線」が開業し、鉄道駅を中心に都市が発展
- 昭和 30 年代後半の有吉台、きぼうが丘など、昭和 40 年代には、モータリゼーションの進展に伴い、大山田団地等の市域西部の丘陵地において住宅地開発が進み、人口が大幅に増加
- これら住宅地開発に伴い、桑名大山田線や大山田団地と名古屋を直結する高速バス名古屋桑名高速線が運行開始し、桑名駅を経由することなく、名古屋への通勤利便性が向上

#### 依然増加する自動車利用、将来的な利用意向は高いものの横ばい傾向にある公共交通利用

- これまで順調に増加してきた人口は、近年その伸び率は鈍化し、平成 29 年を境に減少に転ずると予測
- 既成市街地における高齢化の進行に加え、今後は丘陵地の住宅団地で急激な高齢化が進展
- 行政・文化・医療施設は旧市街地に立地、大規模商業施設は旧市街地に加え郊外立地も存在
- JR 関西本線、近鉄名古屋線を軸に、三岐鉄道北勢線、養老鉄道養老線及び路線バスにより桑名駅を中心とした公共交通ネットワークが形成、コミュニティバスにより市街化区域内を中心にきめ細かなサービスが展開
- 公共交通利用者数は横ばい傾向にあるが、市民アンケートによれば、公共交通を利用したいと思う市民は約 63%、特に高齢者の利用意向は約 68%と高い
- 通勤通学流動は名古屋市との結びつきが強い、代表交通手段構成では自動車利用率が約 70%に増加
- 市街地の外郭を形成する道路や市街地間を連絡する道路で都市計画道路未改良区間が残存
- 国道 1 号、23 号、421 号及び県道桑名東員線等の交差点及び桑名駅周辺の踏切で主要渋滞箇所が存在
- 桑名駅周辺の踏切はピーク時に 40 分以上遮断する開かずの踏切に該当、年間 1~2 件の事故が発生



#### 多様で特性が異なる住民・市街地が共存する桑名市

- 石取り祭りなどの祭りを中心とする歴史的コミュニティを有する市街地
- 桑名駅周辺は鉄道駅を中心に広がった住商混在の限界性のある市街地
- 大山田団地等は名古屋市のベッドタウン、中心市街地との関係性が希薄
- 多度地区と長島地区は独自の生い立ち・地域特性・文化を有する

#### 桑名市が目指すコンパクトなまちづくりを進める上での都市交通の課題

- ① **都市の骨格を形成する鉄道の維持・活性化**
  - ・都市の骨格を形成する鉄道を軸にまちづくりと連携した公共交通体系の構築が課題
  - ・利用者の少ない養老鉄道、北勢線では鉄道の維持・活性化が課題
- ② **路線バスによる高いサービス水準の維持と中心拠点等へのアクセス利便性の確保**
  - ・少子高齢化に伴う通勤・通学需要の減少を背景としたバスサービス水準の低下が懸念
  - ・多様な都市機能を集積・誘導する中心拠点(桑名駅)及び地域拠点(多度駅、長島駅及び星川駅)周辺へのアクセス利便性の確保が課題
- ③ **生活拠点の形成と高齢化を見据えた安全で安心な拠点内モビリティの確保**
  - 日常生活圏を踏まえた都市機能の集約化と進展する高齢化を見据えた安全で安心な歩行者・自転車通行空間等拠点内モビリティの確保が課題
- ④ **円滑かつ快適な自動車利用環境の確保**
  - 交通の要衝にある本市においては広域交通の円滑な処理が課題
  - 主要な交差点や踏切部に存する主要渋滞箇所の解消による快適な自動車利用環境の確保が課題

## 2. 桑名市が目指す将来像

### 1) まちづくりの基本的な方針

上位計画、関連計画よりまちづくりの基本的な方針（桑名市が目指す将来都市像）を以下に整理する。

#### ■桑名市総合計画の基本理念

本物力こそ、桑名力。

#### ■立地適正化計画の基本理念

桑名市特有の歴史・文化を受け継ぎ、  
今後の人口減少・超高齢社会に対応する  
持続可能な安全で快適な都市環境の形成

#### ■目指す桑名市の将来像

次世代へと続く快適な暮らしの中で  
ゆるぎない魅力が本物として成長し続けるまち桑名

#### ■まちづくりの基本的な方針

##### 基本的な方針（桑名市が目指す将来都市構造）

- ① 歴史や文化を継承し、桑名駅を中心に交通結節点の機能が強化され、都市機能の集積やまちなか居住により中心市街地が一体となり活性化する都市構造
- ② 鉄道やバス路線などの公共交通が維持され、交流が促進される都市構造
- ③ 歩いて行ける範囲に生活サービス施設（商業施設、医療福祉施設等）が立地し、皆が健康に暮らすことのできる都市構造
- ④ 地域行事への参加や趣味の活動等を通じて地域コミュニティが育まれ、誰もが居場所のある都市構造
- ⑤ 都市基盤や都市機能等の既存ストックが有効に活用される都市構造
- ⑥ 地震、津波、がけ崩れ等の災害から人の命を守ることを最優先とする都市構造

#### ■まちづくり方針の展開イメージ

##### 郊外の住宅団地や既存集落

多様なライフスタイル等からくる自動車の利用を前提にした暮らしを許容しつつも、身近に生活サービス機能があり、地域コミュニティが維持できるまちづくり。

公共交通  
の維持  
・活性化

##### 中心市街地

広域的な都市機能や、居住を支える生活サービス機能が集積し、にぎわいと交流あふれる中心市街地の形成と公共交通を軸に歩いて暮らせる快適な生活圏を形成するまちづくり。

既存の都市基盤（インフラ施設）の活用

## 2) 桑名市の集約型都市構造

桑名市における集約型都市構造の基本的考え方及び集約型都市構造のイメージを以下に整理する。

### 集約型都市構造の構築の基本的考え方

#### 地域の日常生活圏域を踏まえた拠点の配置

1市2町が合併した本市は、桑名、多度、長島それぞれの地区において異なる日常生活圏域を有している。今後も各地区における地域コミュニティを維持するとともに、自動車を利用しない人も行政施設や医療施設、商業施設などの各種施設に容易にアクセスできるよう、鉄道駅やバス停を中心に生活圏域に応じた3種類の拠点を配置し、各種都市機能の維持・集積を図ることで、拠点周辺の居住地と一体となったコンパクトな都市構造の構築を目指す。

中心拠点	桑名駅周辺を、市内外から人が集まるにぎわいと活力ある拠点として位置づけ、商業・観光、金融・業務、行政、医療・福祉、教育・文化・交流機能等の多様な都市機能の維持と更なる集積を図る。
地域拠点	都市機能の一定の集積が見られる多度駅、長島駅、星川駅周辺を、地域の生活拠点として位置づけ、生活サービス機能の維持を図る。
地域生活拠点	バス運行頻度が最も高く、高速バスによって名古屋市と結ばれる大山田地区、新西方地区を地域生活拠点として位置づけ、地域拠点を補完する生活拠点として、生活サービス機能の維持を図る。

#### 拠点周辺への居住機能の誘導

3種類の拠点に各種都市機能の集積や維持を図るとともに、これら都市機能へのアクセス利便性が高い拠点周辺において居住を促進し、一定の人口密度を維持することで、各種都市機能や生活サービス機能の存続を図る。

#### 公共交通による都市軸の形成と公共交通の利便性を支援する道路整備の促進

##### 1. 鉄道・バスによる都市軸の形成

隣接都市相互や中心拠点と地域拠点を結ぶ鉄道4路線（JR線、近鉄線、養老線、北勢線）を都市軸として位置づける。

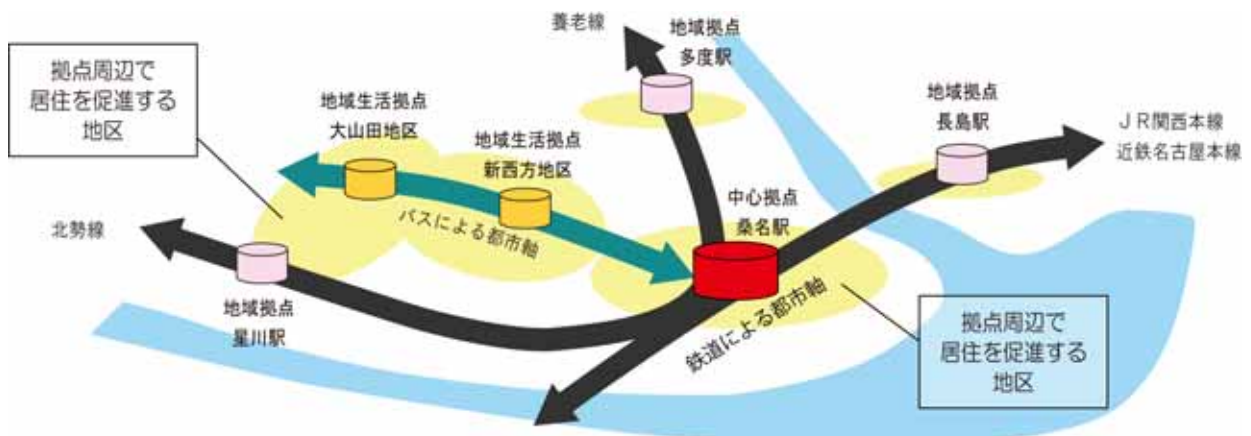
人口が集積している中心拠点と地域生活拠点を結ぶバス路線を都市軸として位置づける。

また、市内各地と拠点や都市軸を結ぶアクセス機能を確保するため、コミュニティバス等によるネットワークの形成を図る。

##### 2. 公共交通の利便性を高める道路整備及び交通結節点機能の充実

鉄道及びバス等の利便性を高めるため、広域交通等の不要交通を排除し、鉄道駅へのアクセス利便性やバス走行の定時性・速達性の向上に資する道路整備を促進する。

また、主要な鉄道駅等では、多様な交通手段相互の円滑な乗り継ぎが可能となる交通結節点機能の充実を図る。



出典：桑名市立地適正化計画

### 3. 都市総合交通戦略の区域

総合計画や立地適正化計画等の上位・関連計画で示す集約型都市構造の実現に必要な都市全体の交通問題（効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの再編、円滑かつ快適な幹線道路ネットワークの構築、健康的で安全な歩行者・自転車ネットワークの形成及びこれら交通モード相互の連携を強化する交通結節点機能の充実など）に対処するため、各種交通関連事業及び利用促進施策を展開し、交通ネットワークの再編・構築・形成を図る必要があることから、桑名市都市総合交通戦略の区域は、桑名市全域を対象区域として設定する。

なお、桑名駅周辺地区は、桑名市が目指す集約型都市構造の核として多様な都市機能が集積・誘導する中心市街地であり、公共交通を始めとした多様な交通モード相互が連携する交通結節点としての機能充実や、まちづくりと連動した歩行者を中心としたまちなか交通システムの構築が求められていることから、重点整備地区として位置づけ、桑名駅周辺の個性を尊重した都市総合交通戦略を策定する。

また、都市総合交通戦略の計画期間は、桑名市における上位・関連計画である総合計画（H27年度からH36年度）や都市計画マスタープラン（H20年度からH37年度）を踏まえ、H30年度からH37年度と設定する。



# 4. 都市総合交通戦略の目標

## 1) 都市交通体系の方針

前章までに整理した本市が目指す将来像を踏まえ、将来都市像を支援・誘導する都市交通体系の方針を以下に整理する。

### 桑名市が目指すコンパクトなまちづくりを進める上での都市交通の課題

#### ① 都市の骨格を形成する鉄道の維持・活性化

- ・都市の骨格を形成する鉄道を軸にまちづくりと連携した公共交通体系の構築が課題
- ・利用者の少ない養老鉄道、北勢線では鉄道の維持・活性化が課題

#### ② 路線バスによる高いサービス水準の維持と中心拠点等へのアクセス利便性の確保

- ・少子高齢化に伴う通勤・通学需要の減少を背景としたバスサービス水準の低下が懸念
- ・多様な都市機能を集積・誘導する中心拠点（桑名駅）及び地域拠点（多度駅、長島駅及び星川駅）周辺へのアクセス利便性の確保が課題

#### ③ 生活拠点の形成と高齢化を見据えた安全で安心な拠点内モビリティの確保

日常生活圏を踏まえた都市機能の集約化と進展する高齢化を見据えた安全で安心な歩行者・自転車通行空間等拠点内モビリティの確保が課題

#### ④ 円滑かつ快適な自動車利用環境の確保

交通の要衝にある本市においては広域交通の円滑な処理が課題

主要な交差点や踏切部に存する主要渋滞箇所の緩和・解消による快適な自動車利用環境の確保が課題

### 多様な分野との連携、まちづくりとの一体化が求められる都市交通

- 単なる移動手段のみならず、地域づくり戦略、商業振興、観光交流、福祉政策など、様々な分野と連携した交通施策の展開が期待
- まちづくりと一体となった公共交通の再編、既存ストックを活用した道路交通環境の整備・改善が期待

### コンパクトなまちづくりを支援・誘導する都市交通体系の方針

1. 鉄道やバス（幹線）を軸に、バス（支線）、タクシー等多様な交通手段が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成、北勢線は住宅団地から拠点駅（星川駅等）へのアクセス利便性や乗継ぎ機能を強化、養老線はまちづくり計画や観光振興と連携した2次交通を充実
2. 新病院の整備に合わせたバス路線の再編、中心市街地との関連が希薄な大山田団地等と連絡する公共交通サービスを充実
3. 都市・地域・生活の各拠点内では、歩いて暮らすことを基本としつつ、地域住民が参画する中で、安全かつ安心に移動できる交通環境を創出
4. 主要な幹線道路の交差点や踏切部等に存する主要渋滞箇所を緩和・解消し、円滑かつ快適な自動車走行環境を確保

## 2) 都市交通の将来像

桑名市が目指す集約型都市構造の実現を支援・誘導する都市交通体系の方針を踏まえ、都市総合交通戦略における都市交通の将来像を以下のように定める。

### 都市の将来像（総合計画・立地適正化計画より）

快適な暮らしを次世代にも誇れるまち



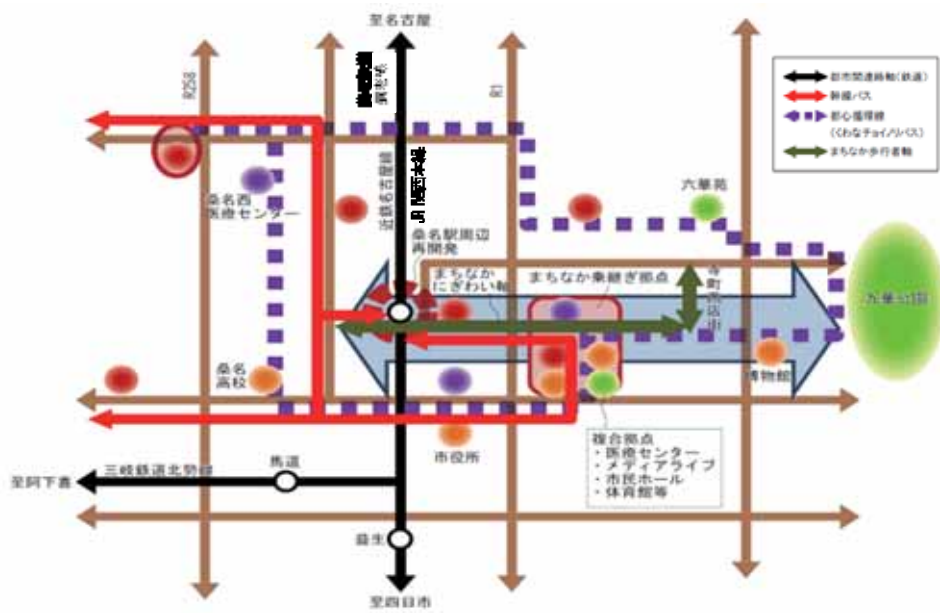
### 都市総合交通戦略における都市交通の将来像

- ▶ 鉄道やバス（幹線）を軸に、まちづくり計画や観光振興と連携した利用しやすく・わかりやすい公共交通サービスが提供され、皆が利用することで持続可能な交通手段として維持されます。
- ▶ 円滑な自動車走行を始め、安全な歩行者・自転車通行空間などに配慮した道路交通環境が確保されます。
- ▶ 桑名駅周辺の中心市街地では、多様な交通手段相互が連携する交通結節点機能が充実し、歩いて暮らすことを基本としたにぎわいと交流空間が創出されます。

図表 桑名市における都市交通の将来像



図表 桑名駅周辺における都市交通の将来像



### 3) 都市総合交通戦略の目標

上位・関連計画で示されるまちづくり方針との整合を図りつつ、前項で整理した桑名市における都市交通の将来像を踏まえ、以下に都市総合交通戦略の目標を定める。

都市総合交通戦略の目標	
戦略Ⅰ	<p>鉄道やバスを軸に、多様な交通手段相互が一体となり機能する人にやさしく、利用しやすい都市交通体系の構築</p> <p><b>【各戦略と都市交通の将来像との関係】</b></p>
戦略Ⅱ	<p>円滑な自動車走行環境を確保しつつ、過度な自動車利用から脱却する歩行者・自転車等利用環境に配慮した道路空間の確保</p> <p>鉄道やバス(幹線)を軸に、まちづくり計画や観光振興と連携した利用しやすく・わかりやすい公共交通サービスが提供され、皆が利用することで持続可能な交通手段として維持されます。</p> <p>円滑な自動車走行を始め、安全な歩行者・自転車通行空間などに配慮した道路交通環境が確保されます。</p>
戦略Ⅲ	<p>まちなかの魅力とにぎわいを創出し、交流と活性化を促進するまちなか交通システムの構築</p> <p>桑名駅周辺を中心市街地では、多様な交通手段相互が連携する交通結節点機能が充実し、歩いて暮らすことを基本としたにぎわいと交流空間が創出されます。</p>

#### ＜上位・関連計画のまちづくり方針（戦略目標）と都市総合交通戦略の対応状況＞

立地適正化計画 (まちづくり方針)	<p>①歴史や文化を継承し、桑名駅を中心に交通結節点の機能が強化され、都市機能の集積やまちなか居住により中心市街地が一体となり活性化する都市構造 (Ⅲ) (Ⅰ、Ⅲ) (Ⅲ)</p> <p>②鉄道やバス路線などの公共交通が維持され、交流が促進される都市構造 (Ⅰ) (Ⅲ)</p> <p>③歩いて行ける範囲に生活サービス施設(商業施設、医療福祉施設等)が立地し、皆が健康に暮らすことのできる都市構造 (Ⅲ)</p> <p>④地域行事への参加や趣味の活動等を通じて地域コミュニティが生まれ、誰もが居場所のある都市構造 (Ⅲ)</p> <p>⑤都市基盤や都市機能等の既存ストックが有効に活用される都市構造 (Ⅱ、Ⅲ)</p> <p>⑥地震、津波、がけ崩れ等の災害から人の命を守ることを最優先とする都市構造</p>
桑名駅周辺地区 整備構想 (まちづくり方針)	<p>・桑名市の顔づくり……………(Ⅰ) (Ⅲ)</p> <p>・安全で便利な交通結節点づくり……………(Ⅰ) (Ⅱ) (Ⅲ)</p> <p>・駅東西の機能分担によるまちづくり……………(Ⅰ) (Ⅱ) (Ⅲ)</p> <p>・にぎわいを生み出す都市機能の集積……………(Ⅰ) (Ⅲ)</p> <p>・安心して暮らせる都市機能の集積……………(Ⅰ) (Ⅱ) (Ⅲ)</p>