

桑名市都市総合交通戦略



本物力こそ桑名力

平成30年3月

平成31年3月改訂

桑 名 市

目 次

1. 桑名市都市総合交通戦略について	1
1) 策定の背景と目的	1
2) 計画の対象区域	1
3) 計画期間	1
4) 計画の位置づけ	2
2. 都市における現状	3
1) 都市特性の整理	3
2) 桑名市の都市交通の現状	49
3. 桑名市が目指す将来像	52
1) まちづくりの基本的な方針	52
2) 桑名市の集約型都市構造	53
3) 都市交通の将来像	54
4. 都市総合交通戦略の目標	55
1) 桑名市の都市交通の課題	55
2) 都市総合交通戦略の目標	57
5. 目標達成に必要な施策・事業	59
1) 戦略実施方針	59
2) 戦略プラン	60
3) 施策パッケージとアクションプログラム	64
4) 評価・推進体制	66

1. 桑名市都市総合交通戦略について

1) 策定の背景と目的

総合交通戦略とは、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、関係機関・団体、市民等が相互に協力し、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものです。

桑名市は、古くからの交通の要衝として発展してきており、市内を網羅する交通機関の利便性は高く、大小様々な観光資源に訪れる観光客は年々増加の傾向にあります。一方で、自動車依存は依然高く、丘陵地の住宅団地の高齢化の進展や、慢性的な交通渋滞、大規模イベント時のアクセス性、交通空白地帯の存在など、様々な交通に関する課題が顕在化してきており、これらの課題に総合的に対処していく必要があります。

2) 計画の対象区域

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します。

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します。

3) 計画期間

桑名市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（平成 27 年度（2015 年度）から平成 36 年度（2024 年度））や都市計画マスタープラン（平成 20 年度（2008 年度）から平成 37 年度（2025 年度））を踏まえ、平成 30 年度（2018 年度）から平成 37 年度（2025 年度）と設定します。

4) 計画の位置づけ

総合交通戦略は、桑名市総合計画や、立地適正化計画、都市計画マスタープランなどを上位計画とし、桑名市の公共交通をはじめとする都市交通を総括する計画であり、桑名駅周辺土地利用構想への提言（桑名駅周辺土地利用構想懇話会、平成 29 年 5 月）、桑名駅周辺地区整備構想（平成 30 年 8 月）、及び養老線交通圏地域公共交通網形成計画（平成 29 年 10 月）や北勢線事業運営協議会事業計画（策定予定）などの関連計画との連携を図りながら、今後、地域公共交通会議などの個別部門による検討会や協議会を経て実現が図られていくものとなります。

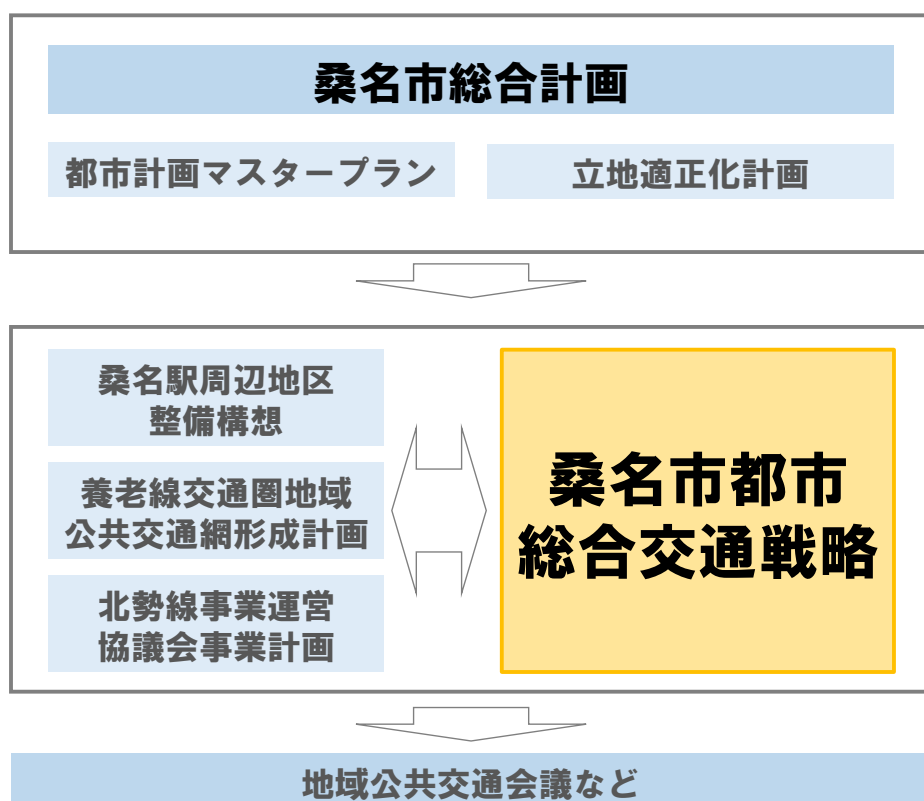


図 1.1 桑名市都市総合交通戦略の位置づけ

2. 都市における現状

1) 都市特性の整理

(1) 桑名市の概況

① 桑名市の地勢

■古くから交通の要衝として発展してきた桑名市

桑名市は三重県の北部、北勢地域に位置し、愛知県と接し、三重県の木曽岬町、いなべ市、東員町、朝日町、川越町に隣接しています。

木曽三川や多度山の雄大な自然に恵まれ、古くは東海道の桑名宿が置かれ、東海道唯一の海上路である七里の渡しによって、伊勢参詣の玄関口であり、交通の要衝として栄えた歴史や文化が数多く残るまちであるとともに、日本有数のテーマパークを抱える県内屈指の観光都市です。

桑名市は、市内に高速道路のインターチェンジが多数存在し、広域交通の重要なポイントであるとともに、交通量約2.5万台/日*の国道1号や約5万台/日*の国道23号が横断し、鉄道はJR、近鉄、養老線、北勢線など、古くからの交通の要衝の名残を今も残しています。

*出典：道路交通センサス（H27）

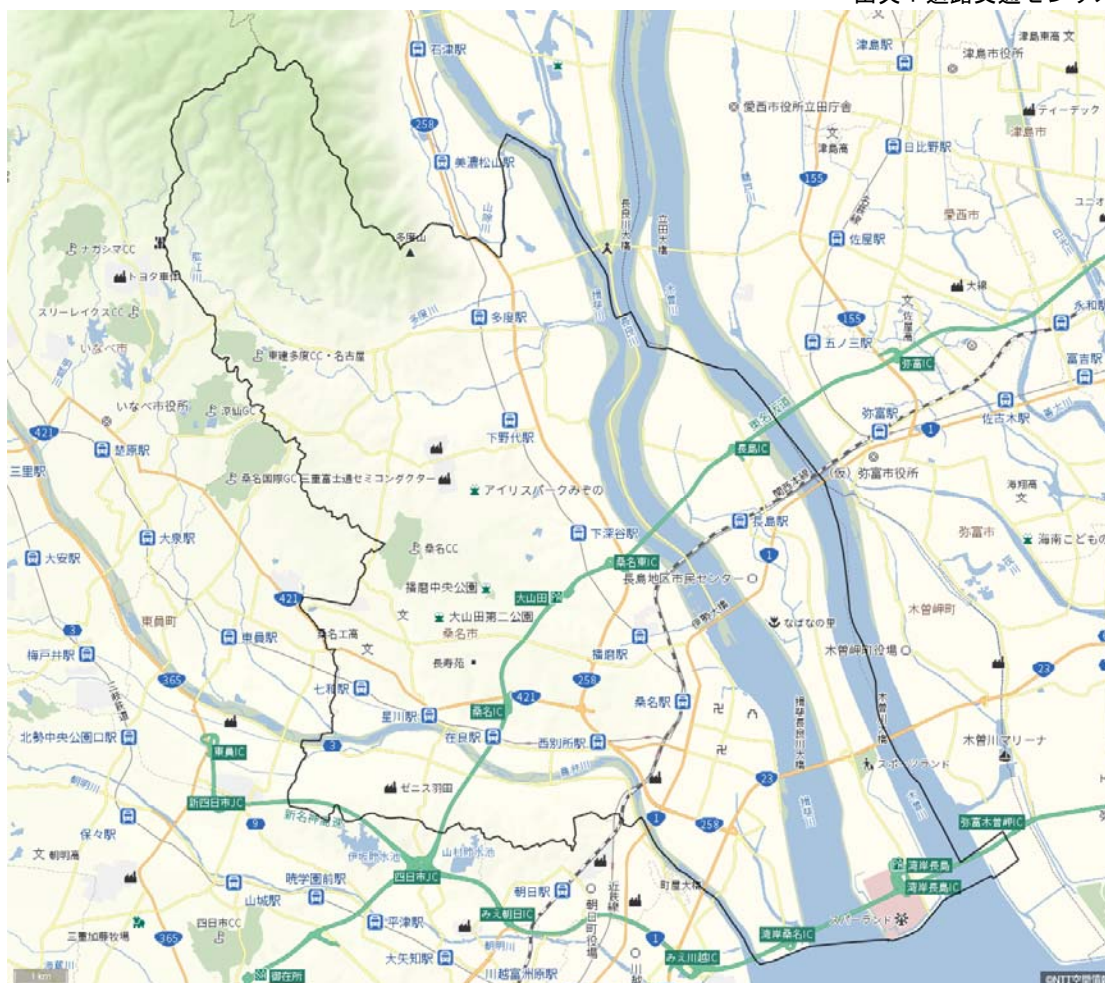


図 2.1 桑名市の地勢

地図は H31 年 2 月現在

- ・ 東海環状自動車道：東員 IC～大安 IC
- ・ 新名神高速道路：四日市 JCT～新四日市 JCT～亀山西 JCT は開通済

② 人口と世帯数の推移

■伸び率が鈍化し、減少に転じる人口

桑名市の人口は、昭和 35 年以降増加し続け、55 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、伸び率はほぼ 0.0%と人口増加の傾向は緩やかになっています。一方、世帯数は、昭和 35 年以降増加し続け、55 年間で約 36,000 世帯増加（約 2.8 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 55 年間で最も低い 4.3%となっています。

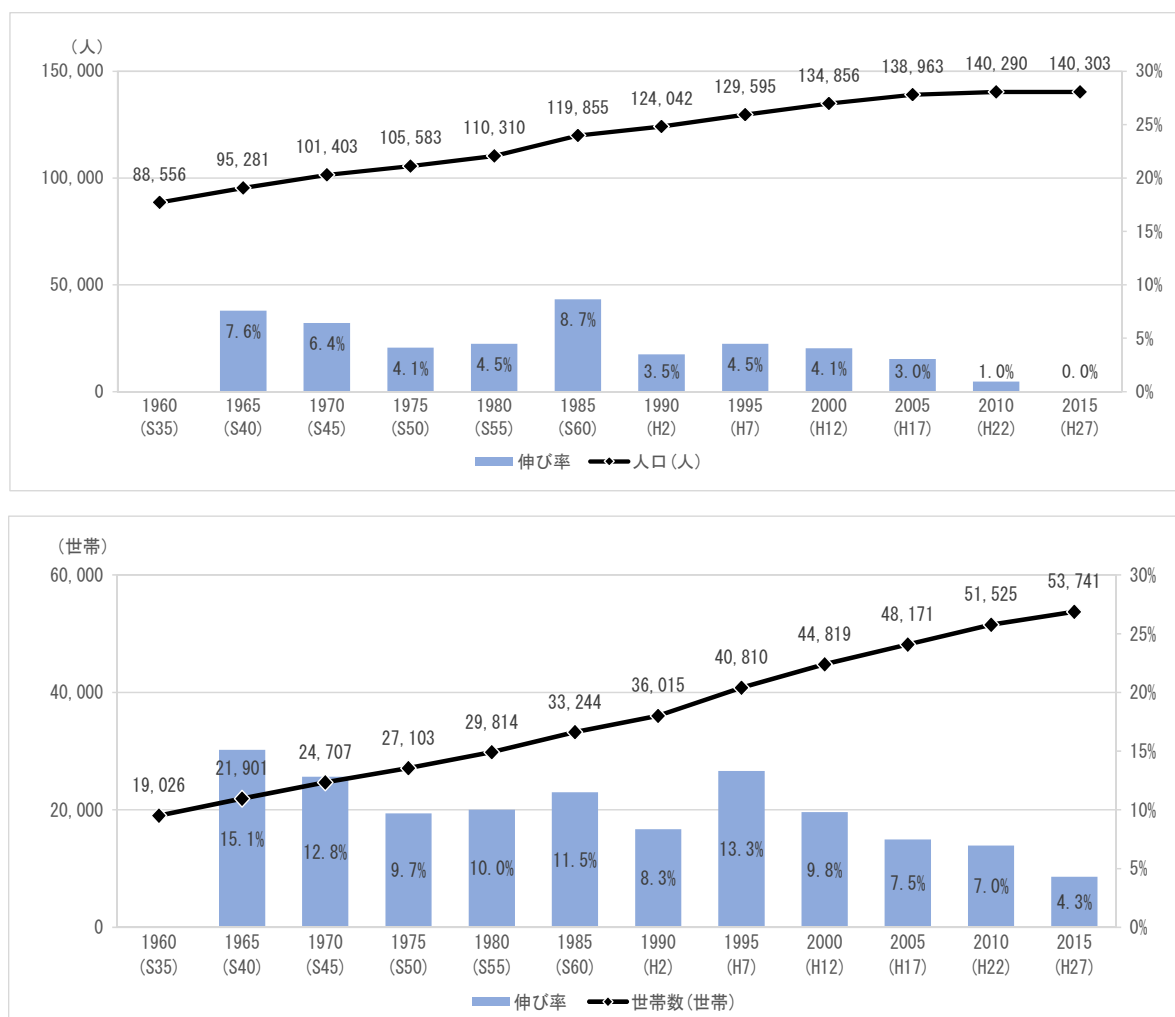


図 2.2 人口・世帯数の推移

出典：国勢調査

※平成 12 年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

③ 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

桑名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ます。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ます。

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 50 人/ha 未満となっています。

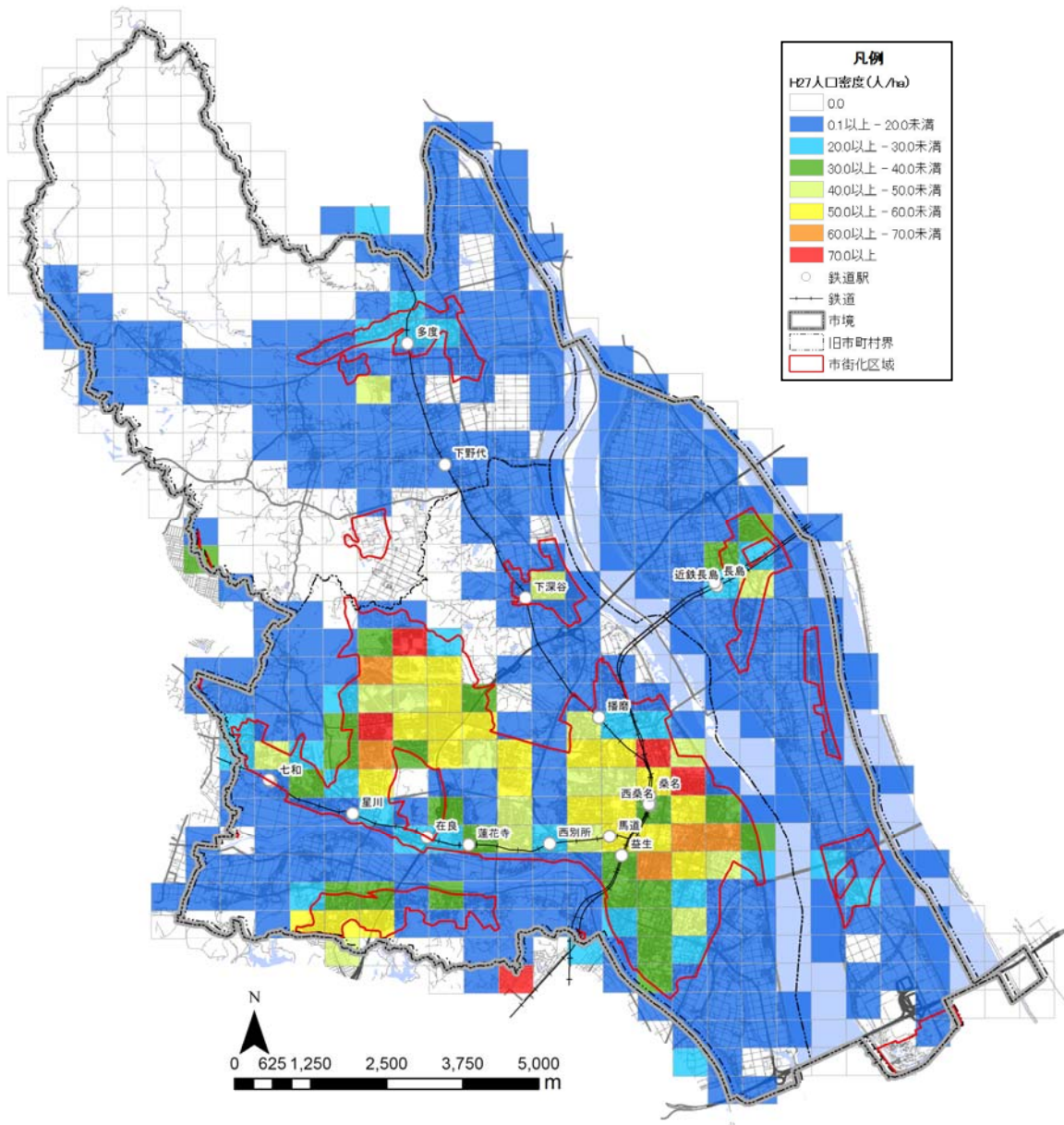


図 2.3 人口密度分布 (H27)

出典：国勢調査

※ここでの人口は、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

④ 人口の増減

■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

桑名市の人口増減は、桑名地区の中心部や市街化区域等で増加率の高い地域がみられる一方、桑名地区と多度地区の地区境では人口は停滞していることがうかがえます。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うかがえます。

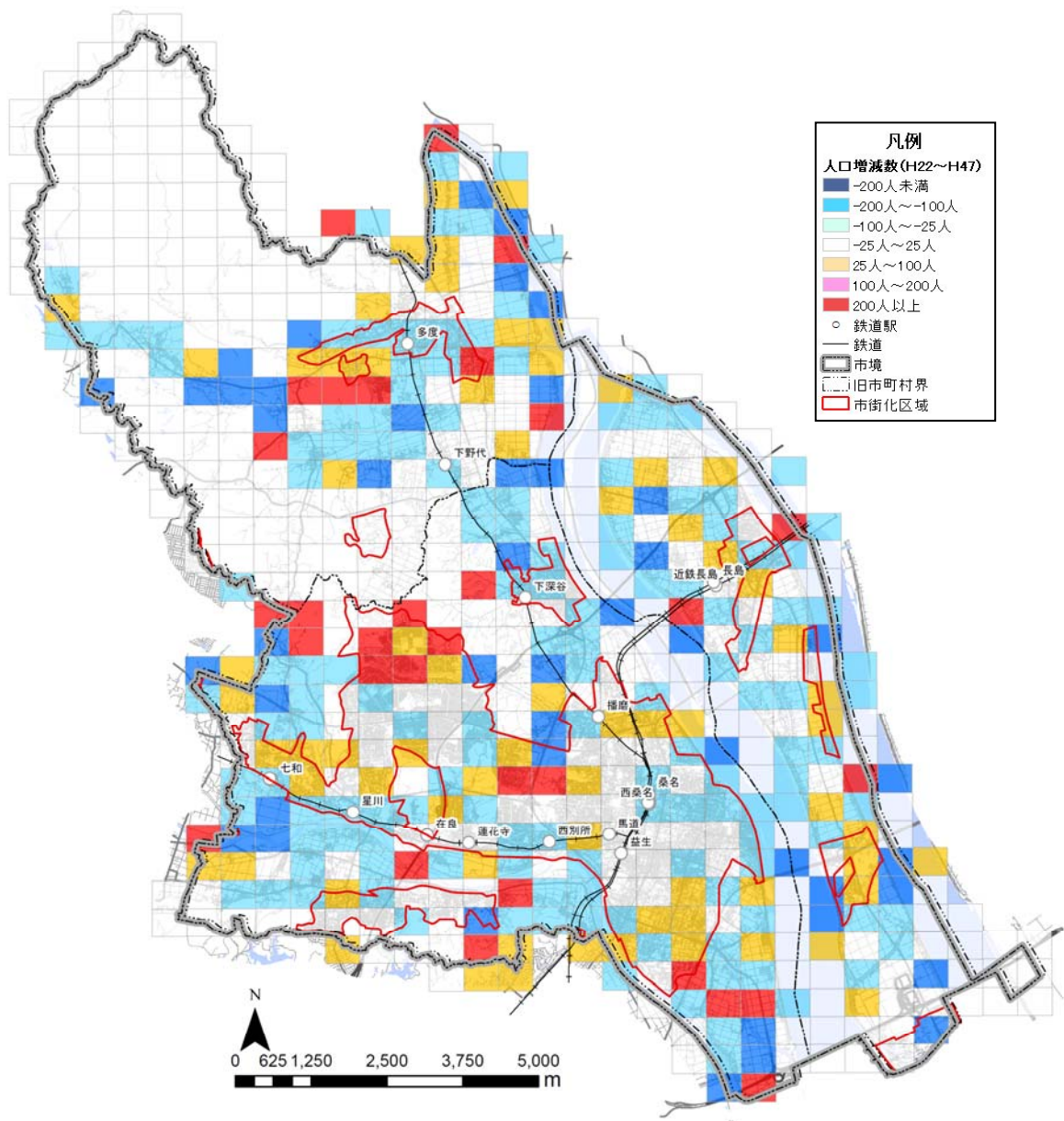


図 2.4 人口増減率 (H22→H27)

出典：国勢調査

⑤ 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

桑名市の高齢人口の分布は、人口密度をみると桑名駅東側の旧市街地や大山田団地等丘陵地の住宅団地で高くなっています。

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ます。また、市郊外部では集落地を中心に高齢化率 40%以上の地域が散見されており、今後は、さらに急激な高齢化が進展すると考えられます。

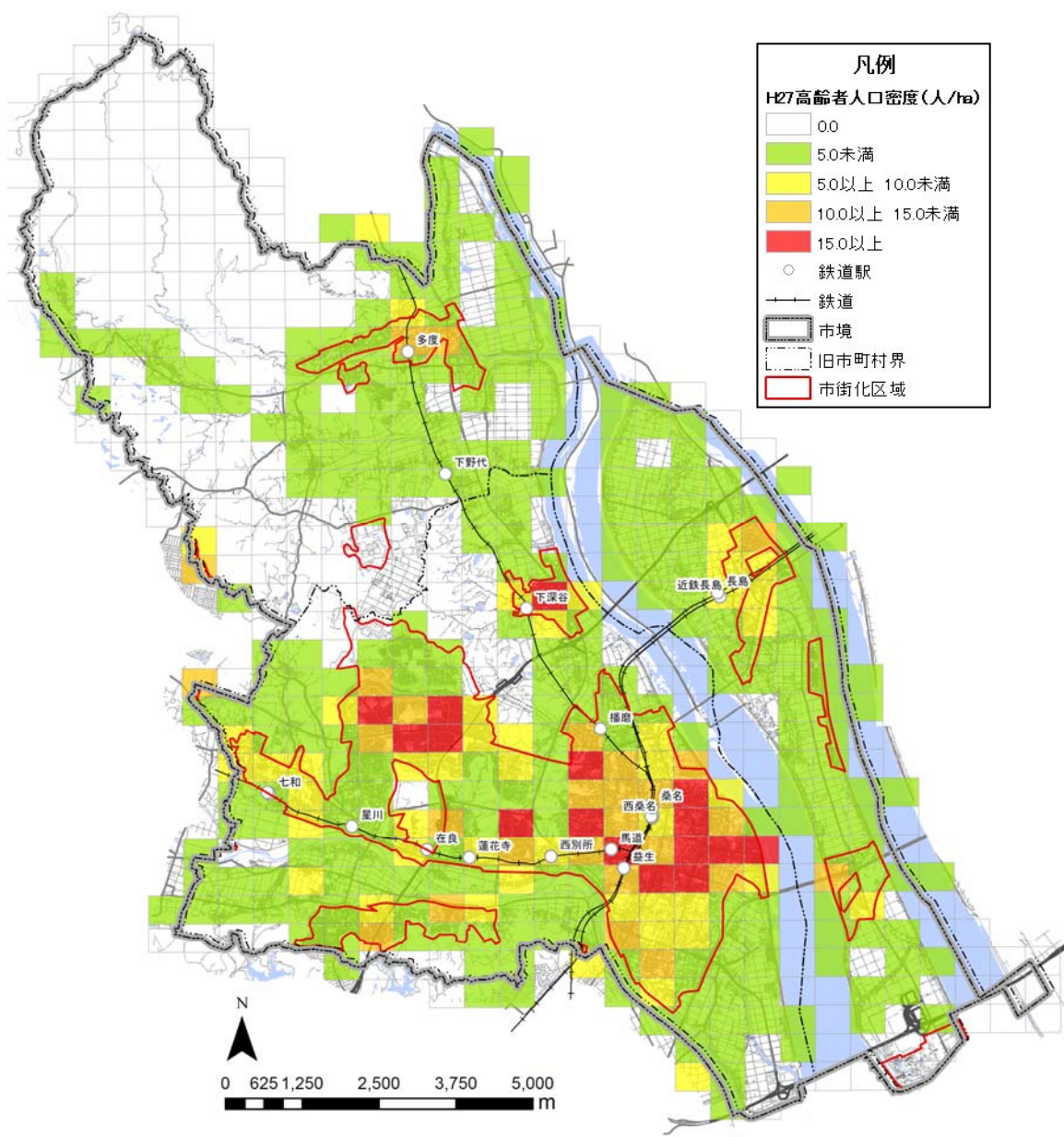


図 2.5 高齢者人口分布 (H27)

出典：国勢調査

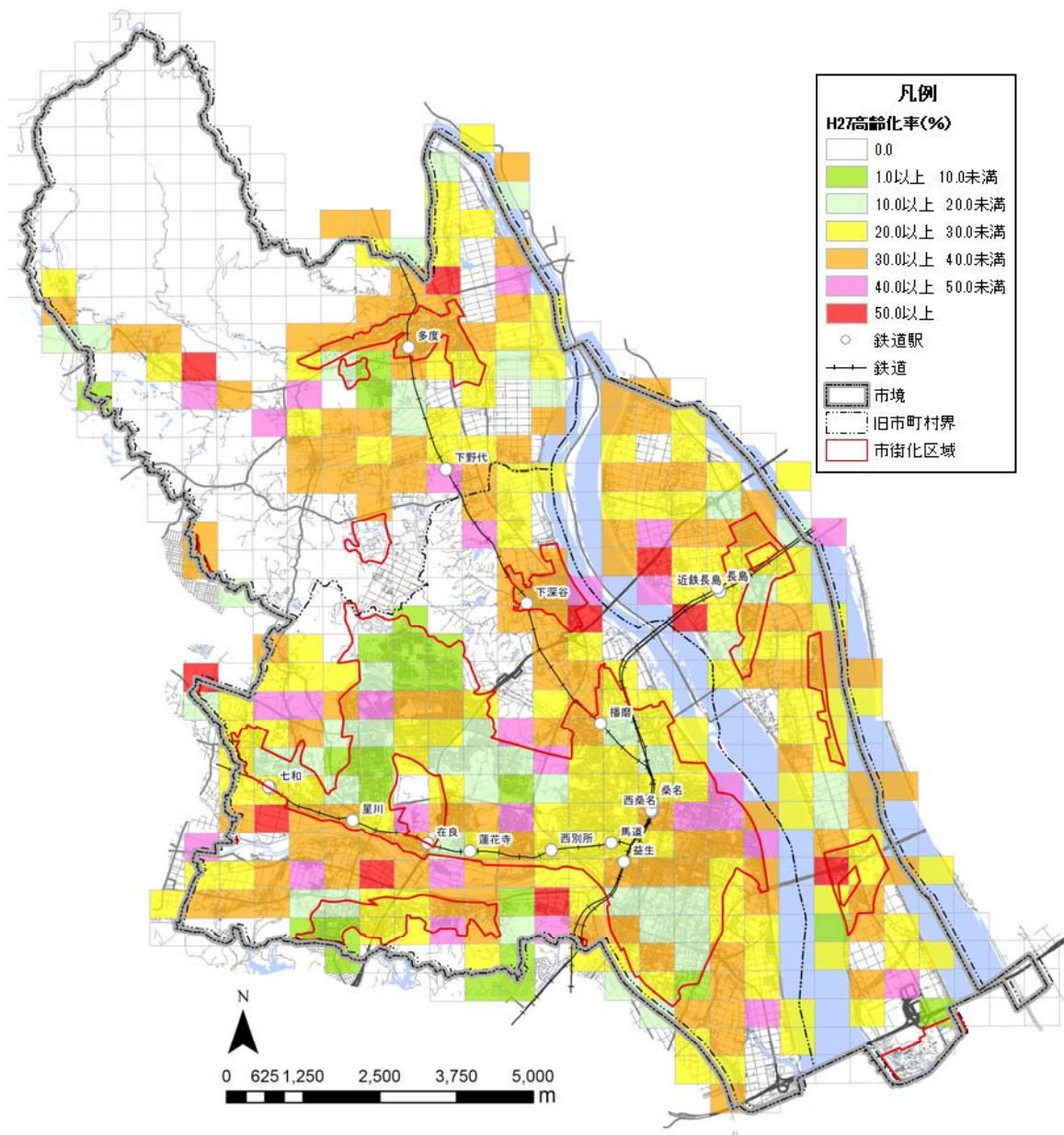


図 2.6 メッシュ別高齢化率 (H27)

出典：国勢調査

(2) 将来人口の見通し

① 将来人口推計

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します。

桑名市総合計画によると、平成 29 年まで桑名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ます。

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ます。

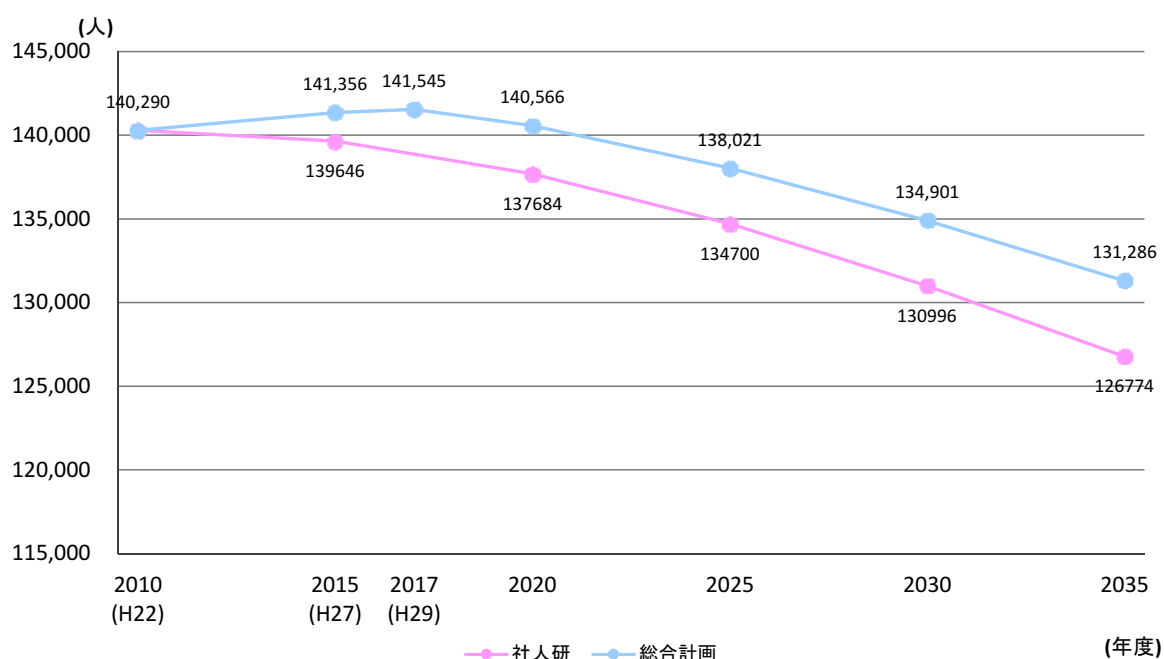


図 2.7 将来人口の見通し

※平成 22 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）

② 将来人口の分布動向

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ています。

したがって、政策的な社会移動を加味せず、現在の人口がそのまま推移した場合、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ています。

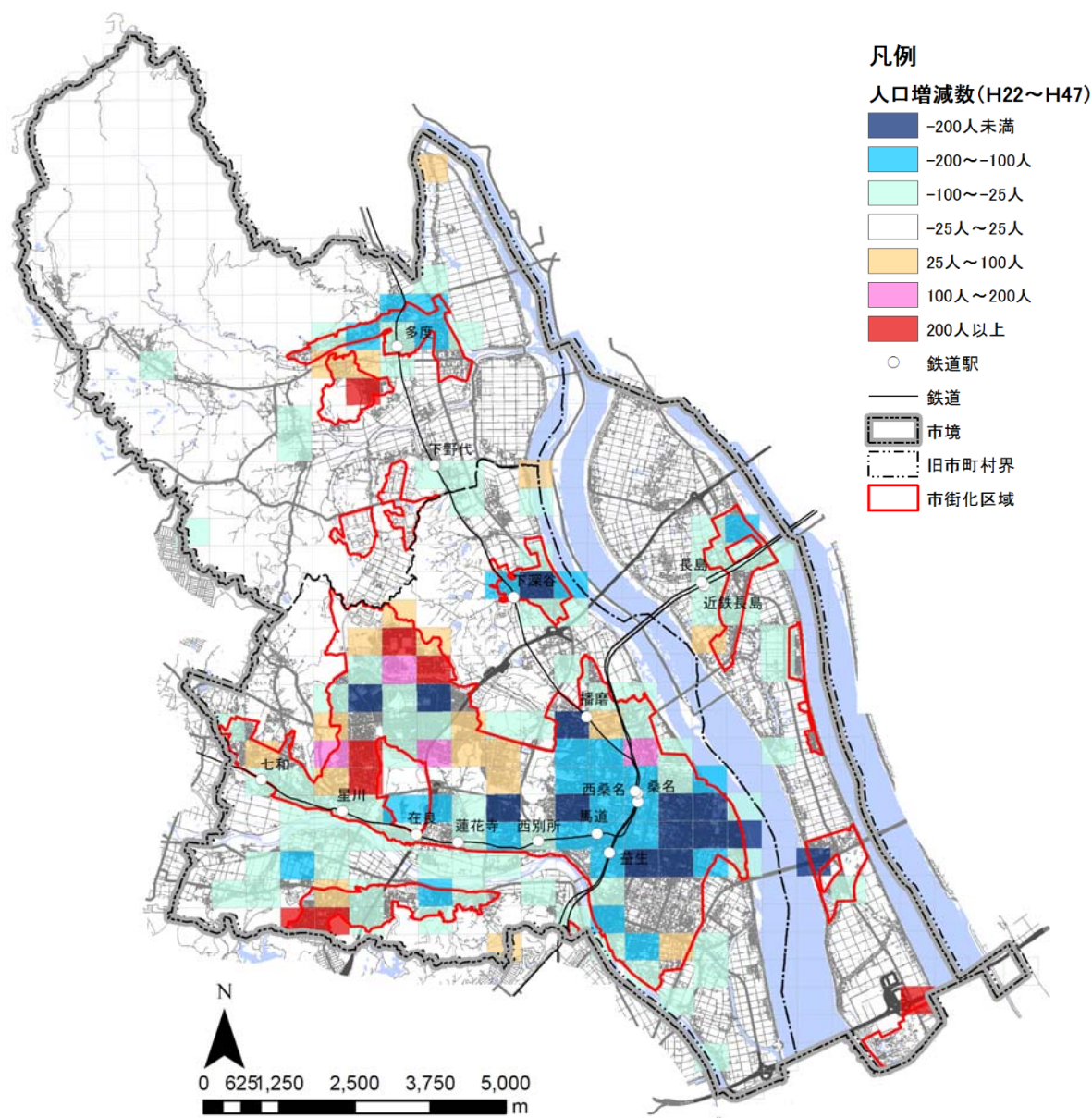


図 2.8 人口増減数

※平成 47 年（2035 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

(3) 産業の動向

① 従業者数、事業所数

■桑名駅東側では事業所数が減少

桑名市の事業所数は増加傾向であったが近年横ばいとなっています。また、事業所は桑名駅の東部を中心に多く立地していますが、多度駅、下深谷駅、星川駅、蓮花寺駅、馬道駅でも集積がみられます。また、湾岸長島 IC、国道 258 号と県道 142 号の交差点、七和駅と穴太駅の間の国道 421 号線付近でも多くの事業所が集まっています。

これら地点の事業所数は全般的に増加傾向ですが、多度駅、下深谷駅、蓮花寺駅、馬道駅については減少傾向となっており、駅によっては事業所が減少している地区もあることから、I C 周辺や駅周辺での企業立地のためアクセス性を高める施策の推進が必要です。

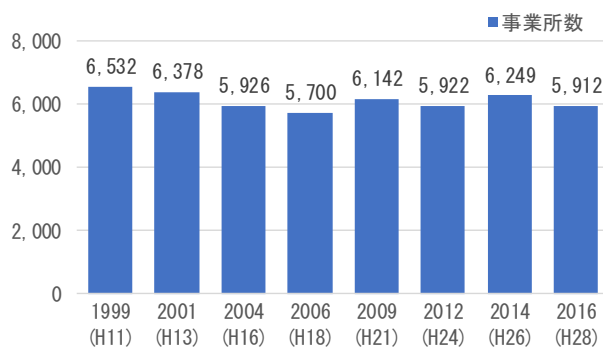


図 2.9 事業所数の推移

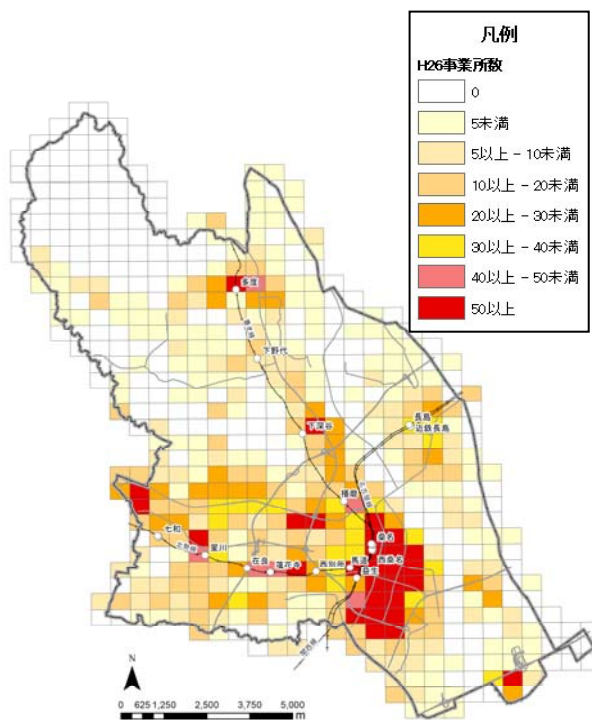


図 2.10 事業所数 (H26)

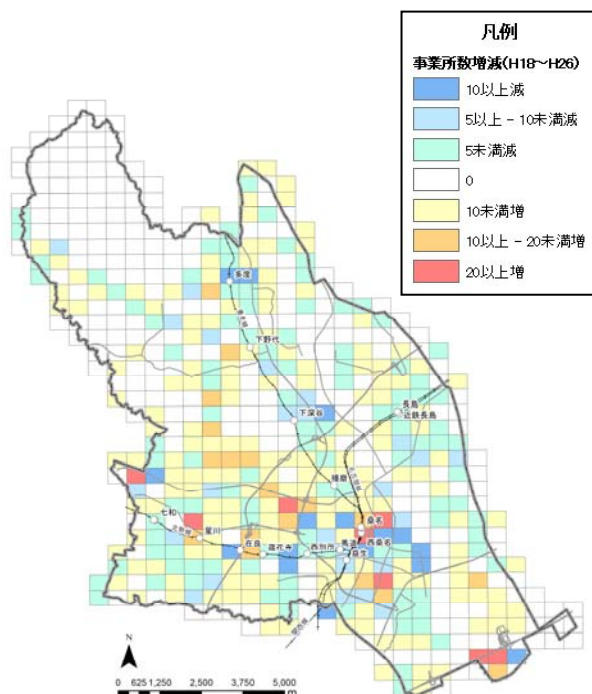


図 2.11 事業所数の増減 (H18→H26)

② 従業者数

■従業者数は増加傾向

桑名市で働く従業者数は増加傾向にあり、下野代駅の西側の産業団地一帯は従業者数も多く、伸び率も大きくなっています。特に、東名阪道、国道 258 号、国道 421 号で囲まれた地域は、従業者の増加が比較的大きくなっています。

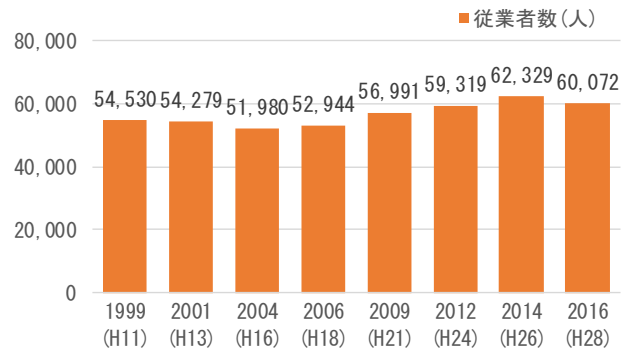


図 2.12 従業者数の推移

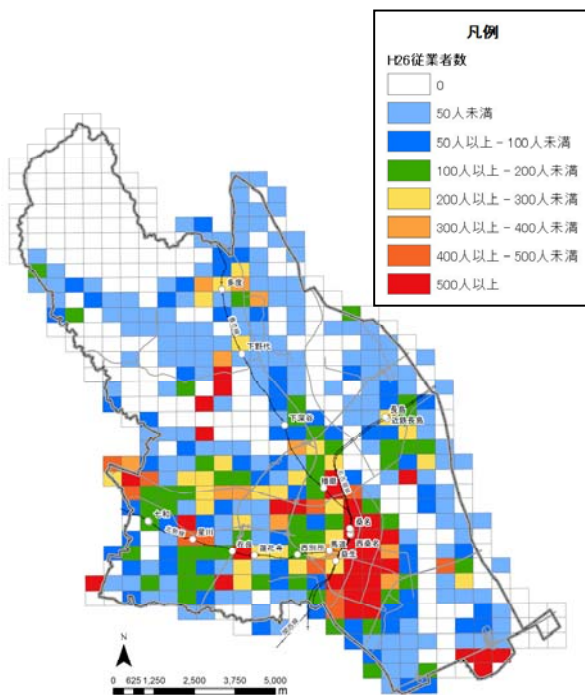


図 2.13 従業者数 (H26)

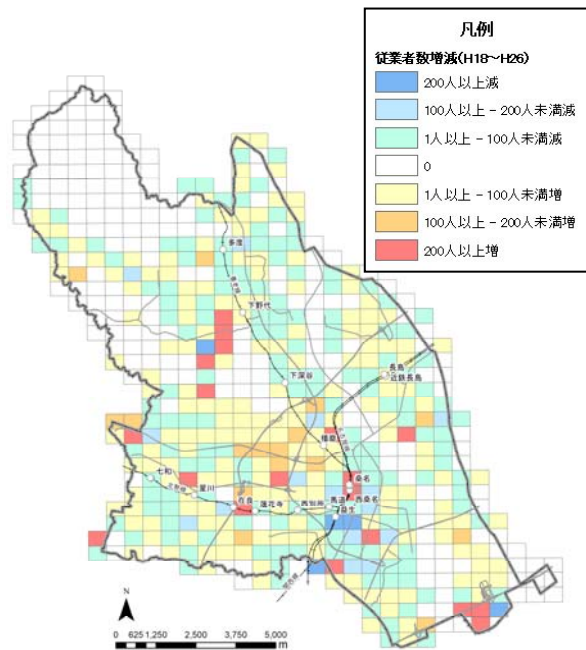


図 2.14 従業者数の増減 (H18→H26)

③ 製造品等出荷額

■製造品等出荷額は減少傾向

製造品出荷額等の総計は平成20年をピークに増減を繰り返しており、近年は減少傾向にあります。分類でみると、一般機械器具製造業等が最も多く、次いで電子部品・デバイス・電子回路製造業となっていますが、電子部品・デバイス・電子回路製造業の割合は減少傾向です。

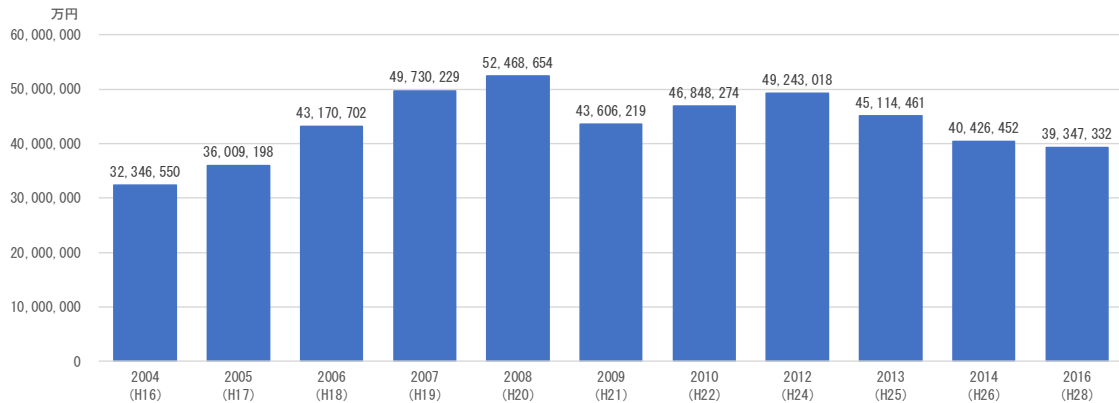


図 2.15 製造品出荷額等の推移

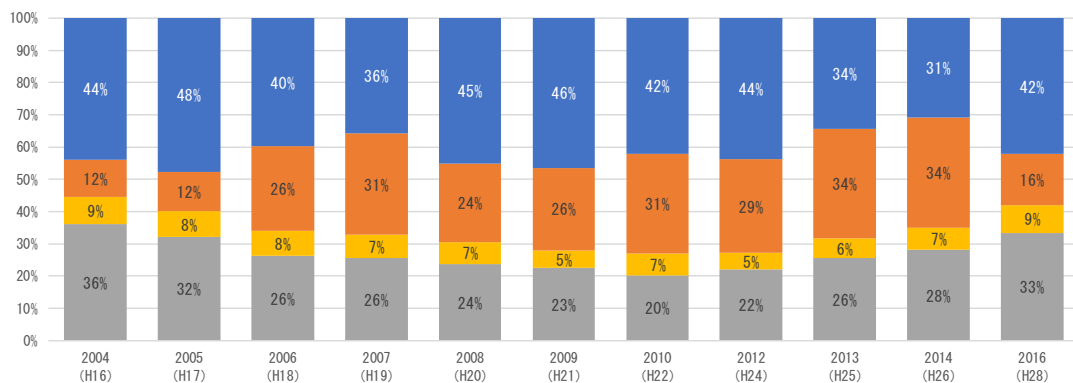


図 2.16 製造品出荷額等の推移（構成比）

- 一般機械器具製造業等
- 電子部品・デバイス・電子回路製造業
- 輸送用機械器具製造業
- その他
 - 食料品製造業
 - 飲料・たばこ・飼料製造業
 - 繊維工業
 - 木材・木製品製造業（家具を除く）
 - 家具・装備品製造業
 - パルプ・紙・紙加工品製造業
 - 印刷・同関連業
 - 化学工業
 - 石油製品・石炭製品製造業
 - プラスチック製品製造業（別掲を除く）
 - ゴム製品製造業
 - 窯業・土石製品製造業
 - 鉄鋼業
 - 非鉄金属製造業
 - 金属製品製造業
 - 電気機械器具製造業
 - 情報通信機械器具製造業

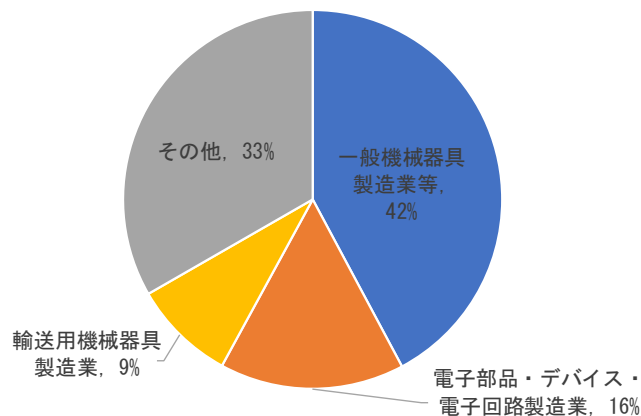


図 2.17 製造品出荷額等の構成比 (H28)

④ 工場立地の状況

■産業団地と幹線道路のアクセス性に課題

多度地区の産業団地は、自動車部品関連の製造業や物流を中心に6つの工業団地が立地し桑名市の産業の中核を構成しています。

一方、国道258号と工業団地のアクセスルート上には養老線の踏切があり、大型車の通行と日常交通が錯綜し安全性や円滑性に問題が生じています。また、工業団地といなべ方面を結ぶ主要地方道四日市多度線においても安全性や円滑性の向上が求められています。

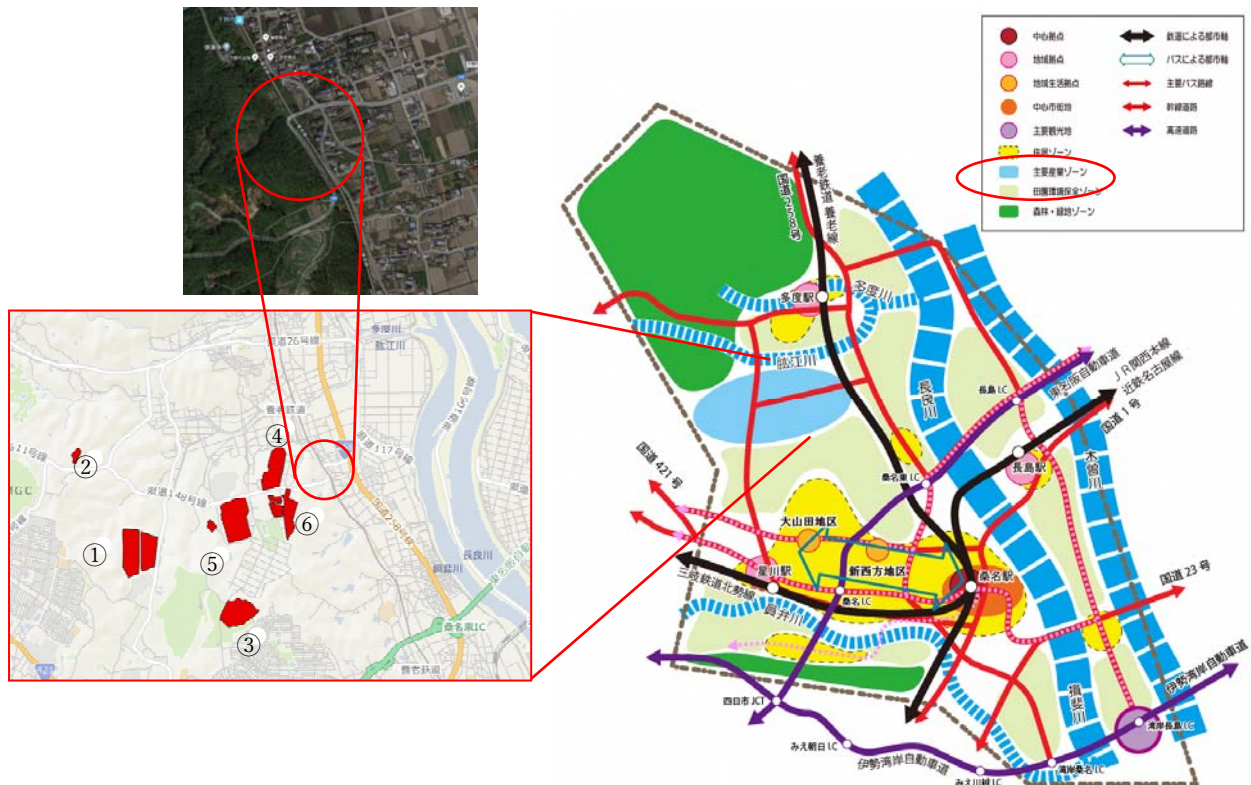


図 2.18 将来都市構造図（都市計画マスタープラン）

表 2.1 工業用地の概要

	工業用地名称	分譲面積 (ha)	総区画数	主要製品または業種
1	テックベース桑名	36.4	7区画	自動車関連, 物流, ゴム等加工
2	インダストリアルパークいかい	3.7	1区画	未定
3	桑名ビジネスリサーチパーク	19.4	9区画	研究施設, 研修施設, 食品, 研磨関連製品の製造, プラスチック加工
4	多度インダストリアルパーク	12.7	7区画	流通業, プレス金型等の設計製作, 金属切削研磨, 軸受・等速ジョイント, 特殊鋼機械加工, 螺子製造
5	多度工業団地	33.8	3区画	半導体, 気化窒素
6	多度第二工業団地	15.7	11区画	食品, 鋳造用金型, 金属プレス, 自動車部品, 軸受・等速ジョイント, 金属熱処理加工, ステンレス製鋼材料, 高圧ガス, 搬送用パレット

(4) 観光の動向

① 観光入込客数の増加

■年々増加する観光客

桑名市はレジャー施設のほか、歴史的・文化的にも数多くの観光資源を有しており、観光入込客数も増加傾向にあります。観光入込客が増加する一方で交通需要もさらに高まることが予想され、適切な交通施策により観光資源の魅力向上に寄与することが望まれます。

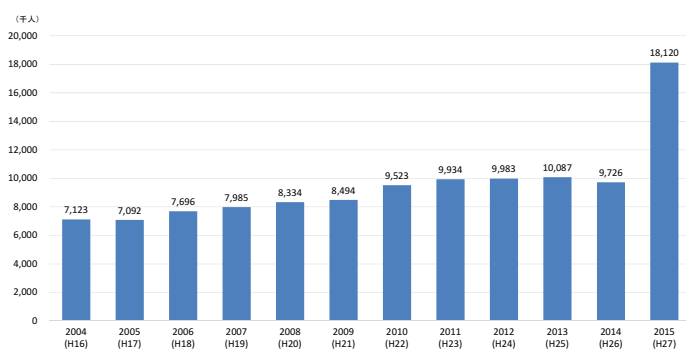


図 2.19 観光入込客数の推移

平成 27 年からジャズドリーム含む

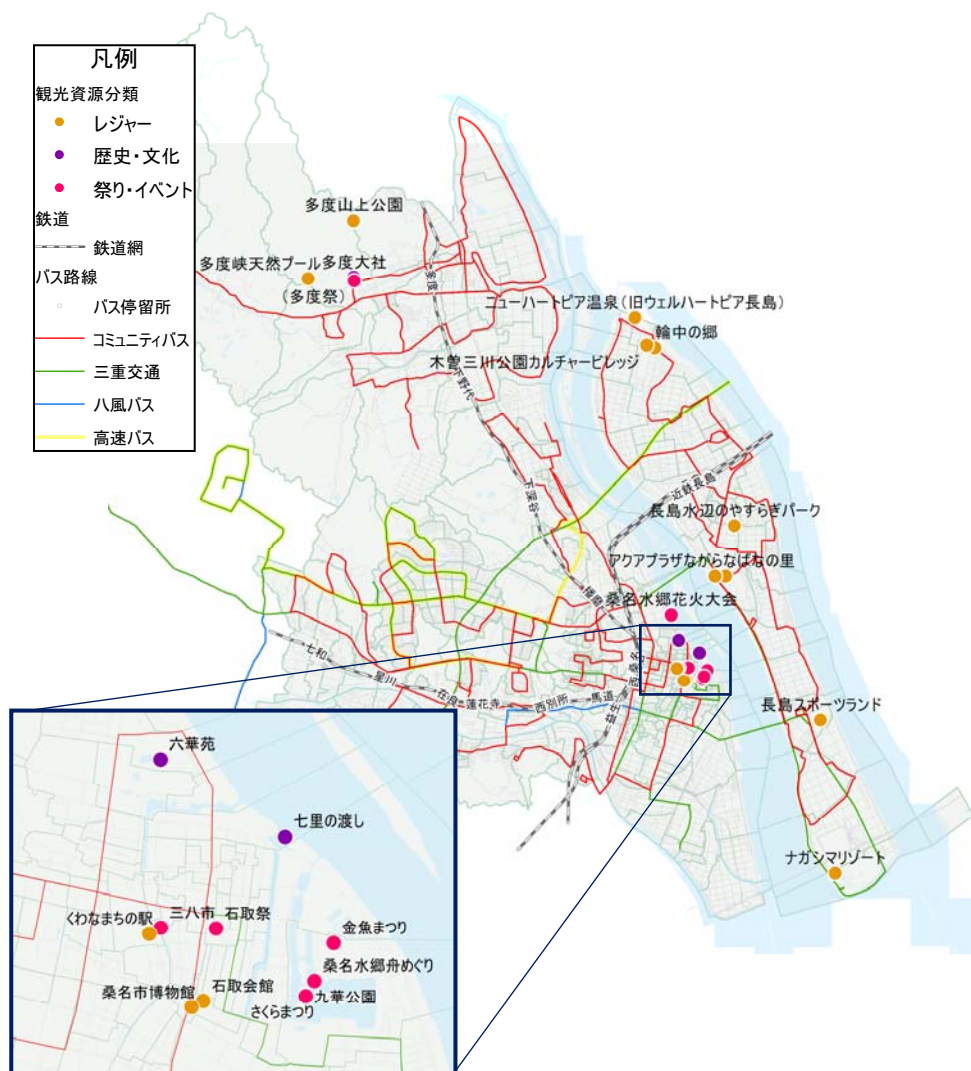


図 2.20 桑名市の観光資源

② 桑名地区の観光

■コミュニティバスの臨機応変な活用

桑名地区では観光施設では九華公園や六華苑が、イベントでは石取祭や三八市が多くの観光客を集めていますが、地域住民と観光客のアクセス性に課題があります。また、桑名市の中心部は、ほとんどの施設へコミュニティバスで移動することができてはいますが、観光資源である九華公園が立地するエリアへの移動手段の確保が課題となっています。



図 2.21 桑名地区の観光資源

桑名ほんぱくミズベ・マルシェ

社会実験として飲食店や雑貨店などが並びます！

開催日時 ①9月21日(金) 午後6時～8時
②9月22日(土) 午前10時～午後8時
③9月23日(日) 午前10時～午後4時

▷①②は六華苑を夜間開放します。売内には飲食店や雑貨店は並びません。

開催場所 桑名七郎の渡し公園内

9月21日(金)は「桑名ほんぱくオープニングセレモニー」を同時開催します！

開催日時 9月21日(金) 午後6時30分～7時

▷雨天の場合は、六華苑で開催します。

コミュニティバス臨時便運行について

桑名駅～六華苑の区間を、次の時間帯で運行します。
9月21日(金)、22日(土)のいずれも午後5時30分～8時30分
▷料金は、就学児以上1乗車につき100円です。
▷約20分間隔で運行します。

有料駐車場(※施設指定料金)

- ① 特設コミュニティパーク
- ② 市民プール
- ③ 市営木広(24時間営業)

▷①②は9月21日(金)、22日(土)午後9時まで営業

無料駐車場

- ④ 河川敷

▷9月22日(土)、23日(日)のみ
午前9時30分～午後5時まで臨時開放

図 2.22 コミュニティバスの臨時運行

③ 多度地区の観光

■多度大社へのコミュニティバス活用

観光客数でみると多度大社をはじめとする歴史・文化資源への来訪者が増え、コミュニティバス利用も多くなっています。多度地区のコミュニティバスの観光利用による増便が図られていますが、生活交通としての共存を図り効率的に運営していく必要があります。



図 2.24 多度地区の観光資源

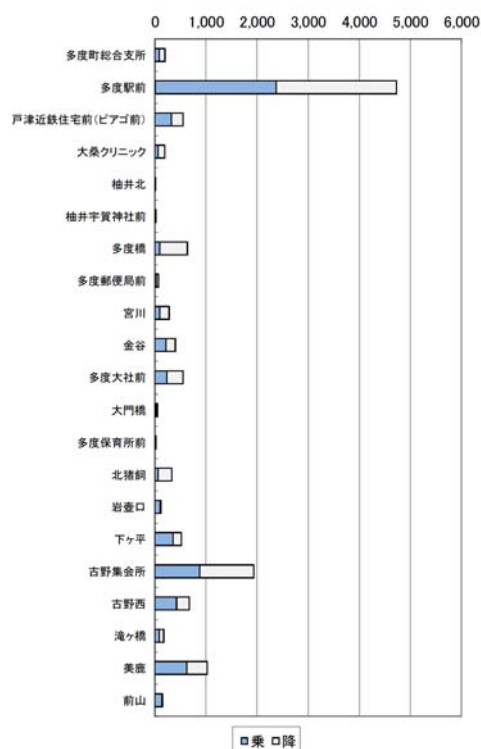


図 2.23 多度地区のコミュニティバス利用状況

【美鹿ルートの改正】

- ①ダイヤ調整を行い**養老鉄道への接続便が増え、より便利に！**
- ②**夕方以降の前山行きが2便増え、より便利に！**
 ・16:19「多度町総合支所」発 ・18:25「多度駅前」発
- ③多度駅と多度大社を結ぶ**多度大社便が新たに4便増え、観光に便利になります。**
 ・9:39発、13:04発 多度町総合支所→多度駅前→多度橋→・・・→多度大社前→大門橋→多度町総合支所
 ・11:00発、14:20発 多度駅前→大門橋→多度大社前→・・・→多度橋→多度駅前
- ④**第2便と第3便の「岩壺口」「北猪飼」への停車がなくなり、第3便の出発時間が5分早まります（7:55発）。**

図 2.25 コミュニティバスルートの変更(H29年7月～)

④ 長島地区の観光

■大規模イベント時の交通アクセス性に課題

なばなの里のイルミネーション時期には桑名市内外から毎年 200 万人近くの観光客が訪れており、様々な渋滞対策が行われています。

例えば、近鉄長島駅へ急行列車の臨時停車や臨時バスの運行、国道 23 号からの迂回経路推奨等の対策がとられているが、交通アクセス性や渋滞緩和の面で課題が残っています。



図 2.27 長島地区の観光資源



図 2.26 無料シャトルバスの運行



図 2.28 一般車の乗り入れ制限

(5) 広域ネットワーク

① 高速自動車道、幹線道路

■高速道路の開通により北勢地域の重要性が一層強化

桑名市は、高速道路のインターチェンジが存在し、主要な国県道も多く通っているなど、中部圏の産業の一翼を担う広域的なネットワークを形成し交通の要衝となっています。

また、今後の高速道路ネットワークの開通により、北勢地域は中部都市圏の産業に大きな役割が期待されており、自動車産業など中部圏の産業における重要な役割を果たすべく、広域交通網を有する強みを活用した取組をしていく必要があります。



国道
 国道 1 号線
 国道 23 号線
 国道 258 号線
 国道 421 号線
 主要地方道
 県道 3 号線（桑名大安線）
 県道 5 号線（北勢多度線）
 県道 7 号線（水郷公園線）
 県道 23 号線（北方多度線）
 県道 26 号線（四日市多度線）
 県道 63 号線（星川西別所線）
 県道 69 号線（濱岸桑名インター線）

高速道路
東名阪自動車道
伊勢湾岸自動車道
新名神高速道路
インターチェンジ（高速道路）
弥富 IC（東名阪自動車道）
長島 IC（東名阪自動車道）
桑名東 IC（東名阪自動車道）
桑名 IC（東名阪自動車道）
みえ朝日（伊勢湾岸自動車道）
みえ川越（伊勢湾岸自動車道）
湾岸桑名（伊勢湾岸自動車道）
湾岸長島（伊勢湾岸自動車道）

図 2.29 桑名市における主要幹線道路とインターチェンジ



図 2.30 三重県北勢地域における自動車産業の連関の強化

出典：東海環状自動車道路ストック効果説明資料
(H27 年 12 月東海環状地域整備推進協議会)

※図中の開通済区間

- ・東海環狀自動車道：新四日市 JCT～東員 IC～大安 IC

- ・新名神高速道路：四目市 JCT～新四目市 JCT～亀山西 JCT

② リニア中央新幹線の開通

■東京から1時間の観光地エリア

平成39年（2027年）にリニア中央新幹線が開業すると、東京～名古屋間の所要時間は約40分といわれており、桑名までは1時間程で到達できることが予想されています。

東京圏から1時間の観光地として箱根や熱海等が挙げられ、桑名市も東京圏からの観光客誘致のための情報発信が必要となります。

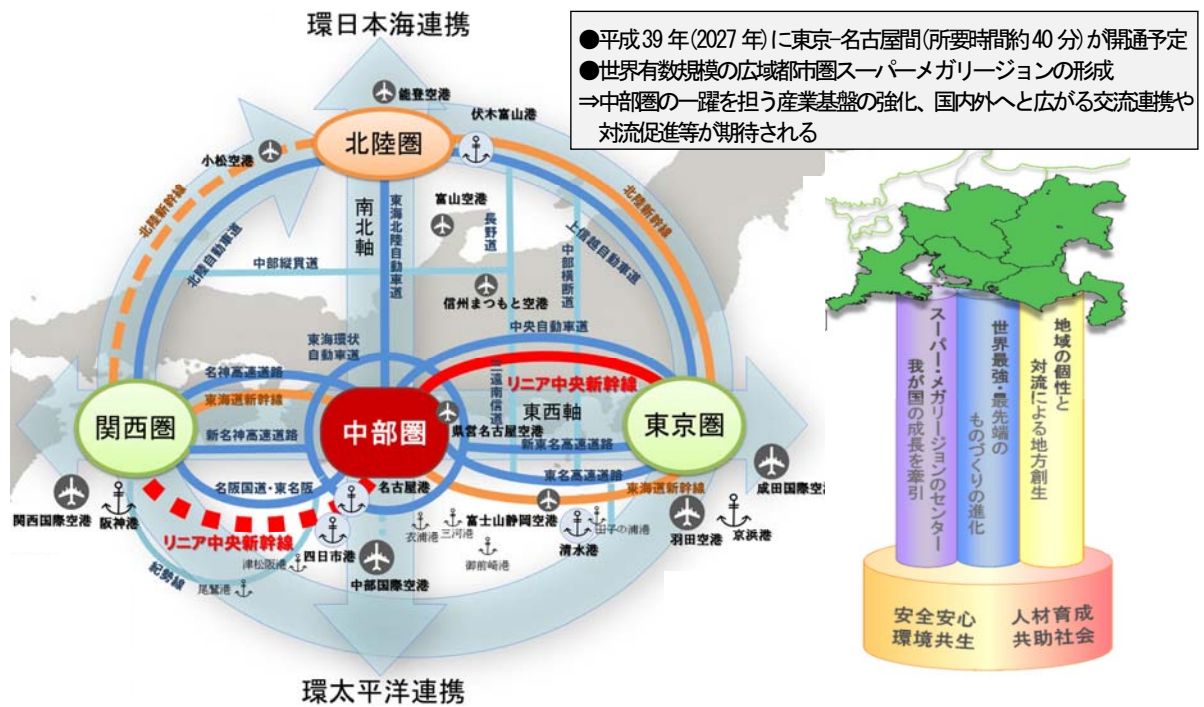


図 2.31 リニア中央新幹線の開通

出典：新たな中部圏広域地方計画（国土交通省）

(6) 交通行動特性

① 通勤通学流動特性

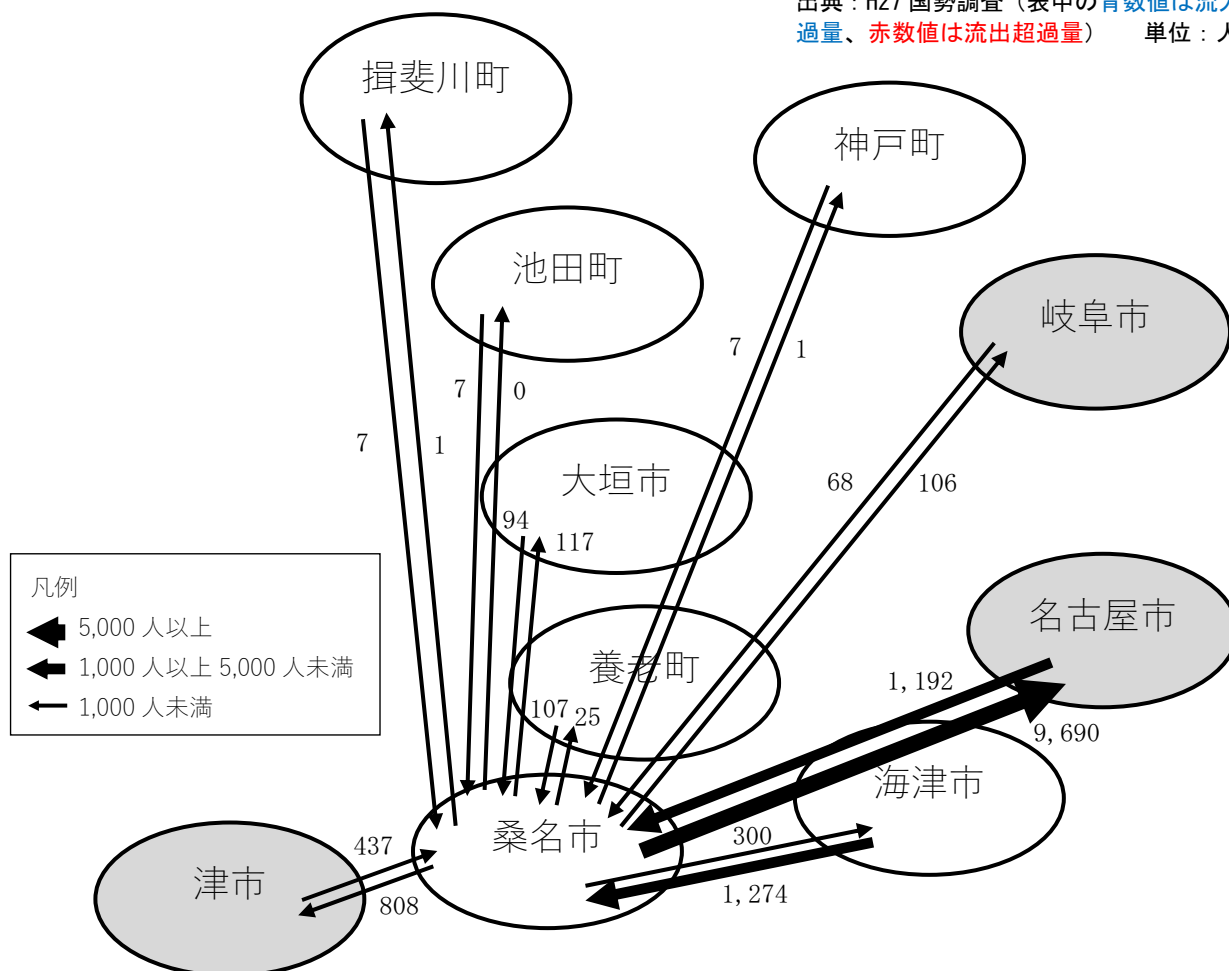
■ 桑名市は名古屋市等の広域的な都市間移動が多い

平成 27 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ます。

表 2.2 桑名市の人口流動

流出			流出			流入-流出	流入			流入		
			総数	就業者	通学者		総数	従業者	通学者			
当地に常住する就業者・通学者			76,791	69,481	7,310	-10,533	66,258	61,312	4,946	当地で従業・通学する者		
自市町村で従業・通学			42,630	39,505	3,125	0	42,630	39,505	3,125	市内に常住		
他市町村で従業・通学			33,151	29,021	4,130	-10,858	22,293	20,553	1,740	他市町村に常住		
養老線沿線			444	433	11	1,052	1,496	1,482	14	養老線沿線		
岐阜県	岐阜県	大垣市	117	109	8	-23	94	92	2	大垣市	岐阜県	
		海津市	300	298	2	974	1,274	1,265	9	海津市		
		養老町	25	24	1	82	107	105	2	養老町		
		神戸町	1	1	0	6	7	7	0	神戸町		
		揖斐川町	1	1	0	6	7	6	1	揖斐川町		
		池田町	0	0	0	7	7	7	0	池田町		
三重県内（桑名市以外）			16,893	15,010	1,883	-671	16,222	14,551	1,671	三重県内（桑名市以外）		
	津市	808	598	210	-371	437	412	25	津市			
	その他の市町村	16,085	14,412	1,673	-300	15,785	14,139	1,646	その他の市町村			
県外（養老線沿線市町除く）			14,867	12,798	2,069	-10,632	4,235	4,183	52	県外（養老線沿線市町除く）		
愛知県	愛知県	名古屋市	9,690	8,361	1,329	-8,498	1,192	1,177	15	名古屋市	愛知県	
		その他の市町村	4,934	4,236	698	-2,172	2,762	2,726	36	その他の市町村		
	岐阜県	岐阜市	106	87	19	-38	68	68	0	岐阜市	岐阜県	
		その他の市町村	137	114	23	76	213	212	1	その他の市町村		

出典：H27 国勢調査（表中の青数値は流入超過、赤数値は流出超過） 単位：人



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ます。

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ます。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ます。

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うかがえます。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うかがえます。

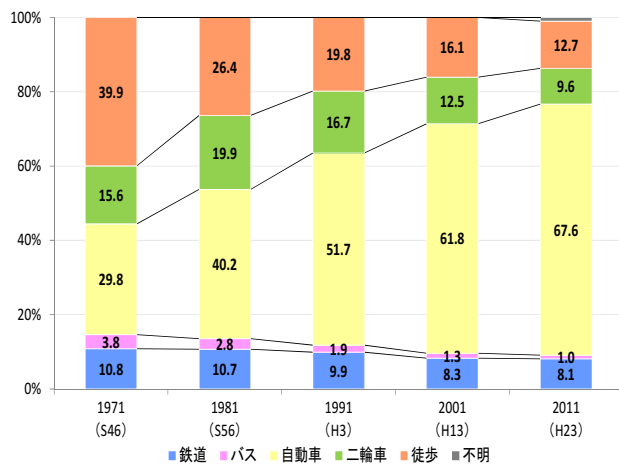


図 2.32 三重県における交通手段別分担率の推移

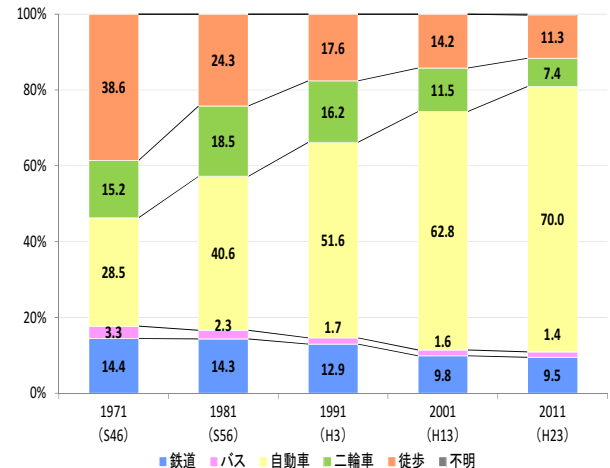


図 2.33 桑名市における交通手段別分担率の推移

出典：中京都市圏パーソントリップ調査

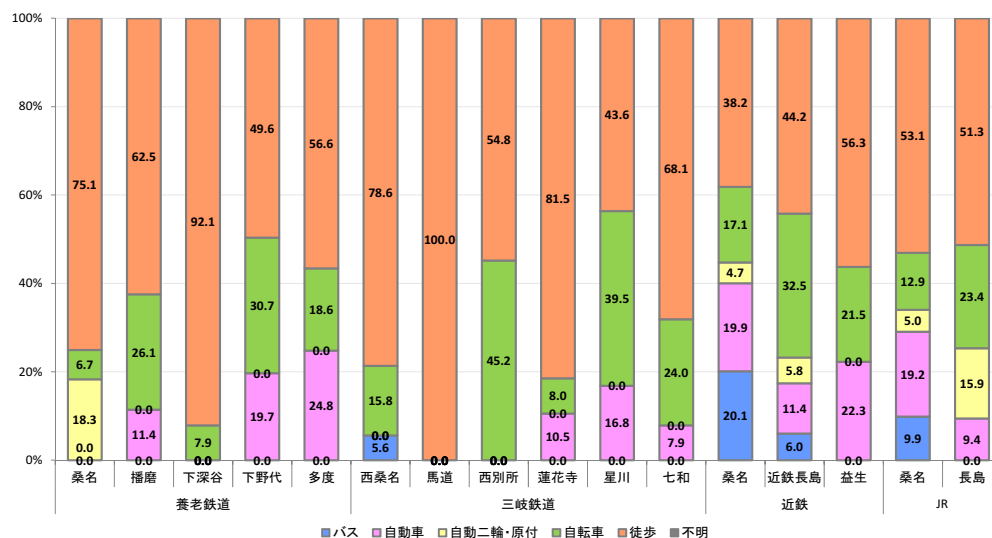


図 2.34 駅端末交通手段分担率 (H23)

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、多度駅及び長島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ます。

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ります。

自動車の利用率は桑名駅周辺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ります。

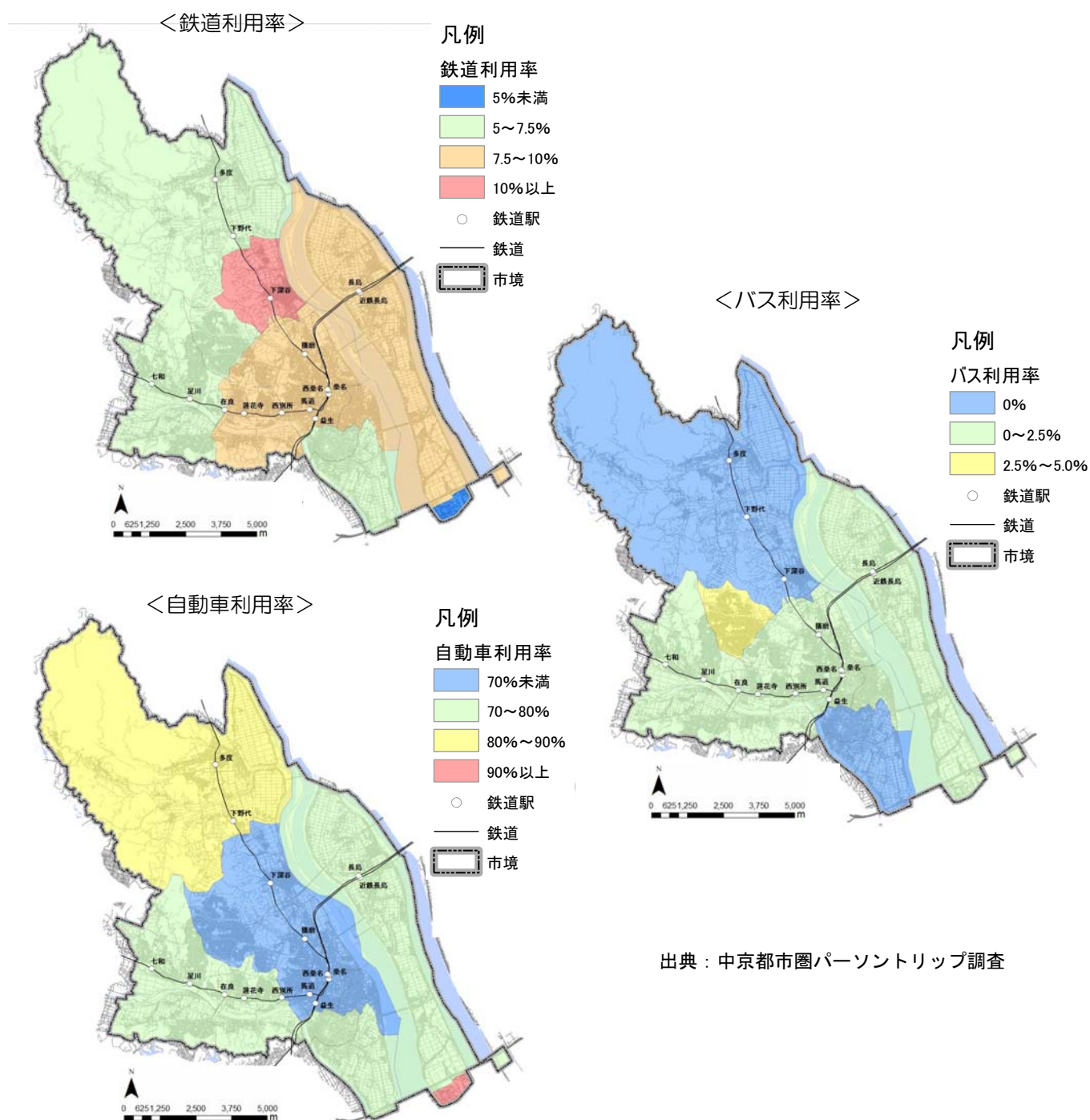


図 2.35 代表交通手段別利用率（小ゾーン）（H23）

(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

桑名市の鉄道は 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ます。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ます。

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

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ます。

また、昭和 60 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ました。

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ます。



図 2.36 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ます。

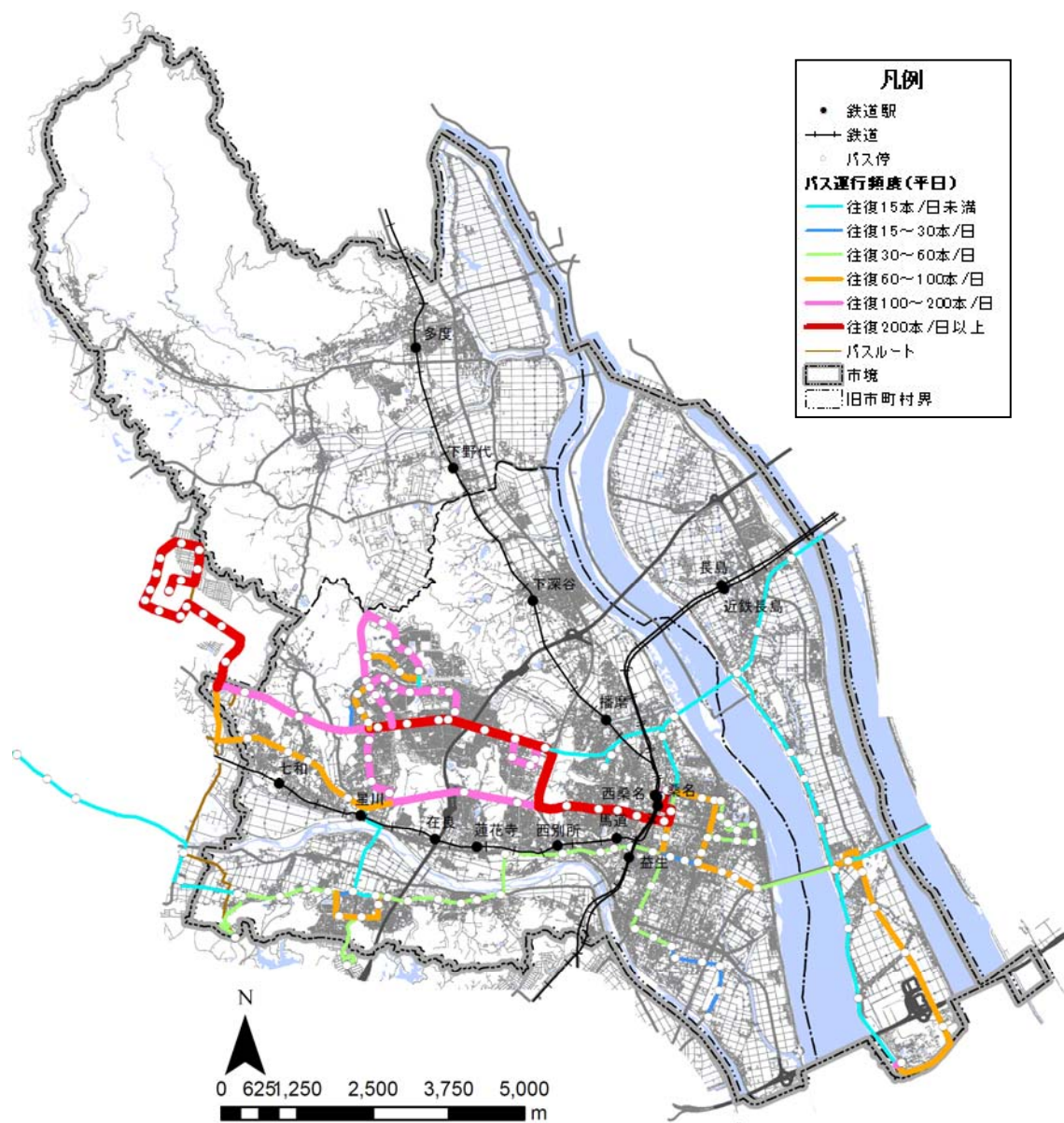


図 2.37 バス運行本数

※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

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

桑名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%をカバーしています。

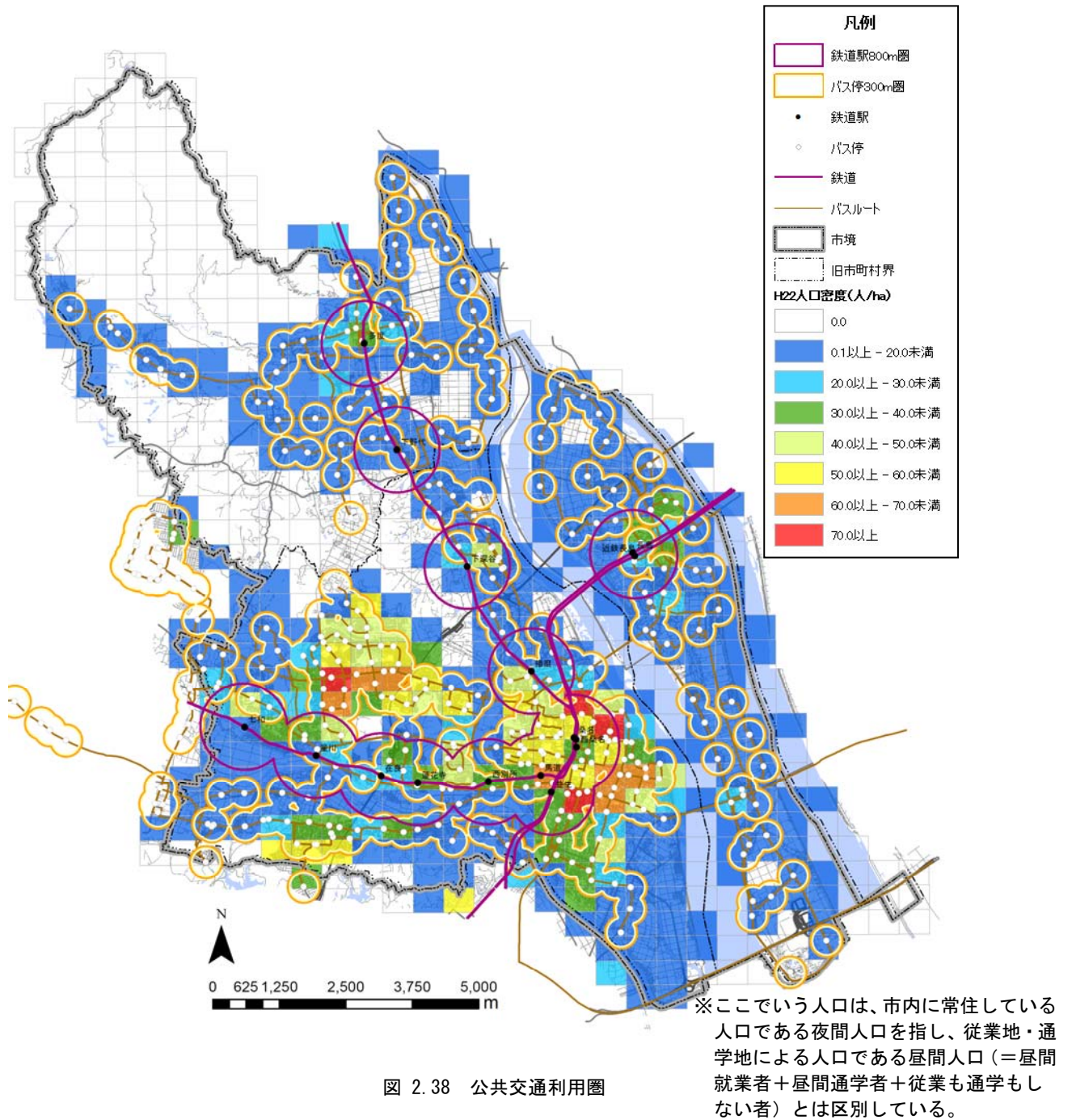


図 2.38 公共交通利用圏

	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 バス交通の利用圏域

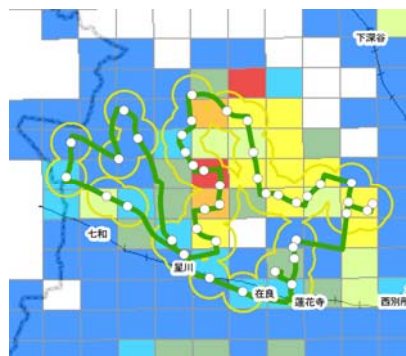
■公共交通空白地帯の解消に向けた効率的なバス運行が必要

コミュニティバス（Kーバス）は長島地区のデマンド乗合タクシーも含め、7つのルートで運行されています。ルート別にみると、中心部を経由するルート（東部・西部等）では高くなっているものの、山沿いを通る多度ルート等では人口カバー率が3%以下という低い値を示しています。

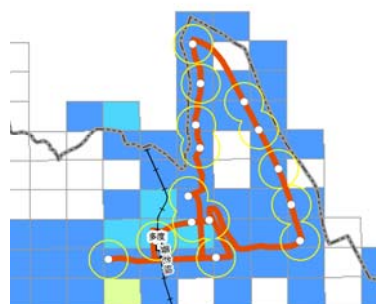
公共交通空白地帯の解消に向けて、効率的なコミュニティバス運行や、デマンドタクシーを含めた総合的な交通施策をとっていく必要があります。

表 2.3 ルート別の沿線人口

			カバー圏域人口	カバー率	圏域人口における 65歳以上の人口	カバー率	ルート延長	圏域人口/ ルート延長	圏域人口における 65歳以上の人口/ ルート延長
			(人)	(%)	(人)	(%)	(km)	(人/km)	(人/km)
全市			142,684	—	36,762	—	—	—	—
K-バス	東部ルート		19,496	13.7%	5,201	14.1%	12.4	1,578	421
	西部ルート	北ルート	26,110	18.3%	4,910	13.4%	21.1	1,236	232
		南ルート	18,331	12.8%	4,572	12.4%	21.4	857	214
	南部ルート		17,613	12.3%	4,827	13.1%	13.5	1,304	357
	北部ルート	Aルート	14,104	9.9%	3,705	10.1%	16.3	867	228
		Bルート	14,148	9.9%	3,723	10.1%	16.2	871	229
	長島ルート	デマンド乗合	5,425	3.8%	1,534	4.2%	16.2	335	95
		南回り	6,093	4.3%	1,853	5.0%	20.9	291	88
		北回り	6,782	4.8%	1,780	4.8%	17.2	395	104
	多度ルート	美鹿ルート	3,719	2.6%	1,126	3.1%	13.2	282	85
		南回り	5,080	3.6%	1,551	4.2%	22.9	222	68
		北回り	3,053	2.1%	920	2.5%	14.8	206	62
三重交通	桑名長島温泉線	三交桑名経由	9,650	6.8%	2,933	8.0%	10.2	951	289
		伊勢大橋経由	4,693	3.3%	1,255	3.4%	11.9	396	106
		松蔭経由	4,178	2.9%	1,210	3.3%	10.4	401	116
		なばなの里経由	4,786	3.4%	1,280	3.5%	3.5	1,354	362
	市内	A循環	12,849	9.0%	3,956	10.8%	5.5	2,326	716
		B循環	12,849	9.0%	3,956	10.8%	5.8	2,209	680
	桑名城南線		9,257	6.5%	2,452	6.7%	4.2	2,225	589
	陽だまりの丘線	循環	18,314	12.8%	4,021	10.9%	16.8	1,089	239
			18,314	12.8%	4,021	10.9%	10.0	1,826	401
	大山田団地線	43.1	21,519	15.1%	5,156	14.0%	16.5	1,300	312
		45	19,362	13.6%	4,898	13.3%	14.6	1,322	334
		47.1	21,705	15.2%	5,061	13.8%	15.3	1,419	331
		48.1	23,089	16.2%	5,231	14.2%	15.7	1,475	334
	ネオポリス線	大山田経由《オノ桑名SC》	17,018	11.9%	4,273	11.6%	15.9	1,073	270
		穴太経由	11,627	8.1%	3,159	8.6%	15.1	771	209
		急行	2,046	1.4%	549	1.5%	7.3	282	76
	阿下喜線		21,953	15.4%	4,674	3.3%	25.5	862	184
八風バス	梅戸線		15,243	10.7%	3,841	2.7%	11.7	1,304	329
	ネオポリス西高線		812	0.6%	253	0.2%	10.7	76	24



西部ルート（北） 緑色の実線部分



多度ルート（北） 赤色の実線部分

④ コミュニティバスのサービス水準

■主要な集客施設や観光施設への需要に応じた効率的なバス運行

コミュニティバス（Kーバス）の桑名地区を通るルートの利用者数は、すべてで年間2万人以上となっており、最も多いのはイオンモール桑名等を運行する東部ルートとなっており、1kmあたりの輸送人員も最も多い結果となっています。

また、平成27年と平成29年の利用者数を比較すると概ね減少傾向にありますが、七和や星川地区を走行する西部ルートについては利用者数が微増しています。

一方、多度・長島地区は沿線人口の高齢化率は高く、利用者数については年間1万人を下回っています。そのうち、多度ルート南回りは沿線人口に対する高齢者の割合が最も高いですが、沿線人口に対する利用者の割合も低く、1kmあたりの輸送人員も最も少なくなっています。

なお、美鹿ルートにおいては沿線人口の約2倍の利用者がみられ東部ルートより高い値を示しており、観光客の利用と考えられます。

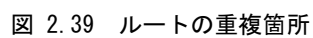
このため、主要な集客施設や、観光施設への需要を検討し、効率的なコミュニティバス運行が必要となってきます。

表 2.4 コミュニティバスのルート別データ

		ルート延長	沿線人口 (バス停300m圏)	沿線人口における 65歳以上の人口	高齢化率	乗降客数(H27)	乗降客数(H29)	利用者数の増減	乗降客数(H27)/ 沿線人口(H27)	乗降客数(H29)/ 沿線人口(H27)	乗降客数(H27)/ ルート延長 (人/km)	乗降客数(H29)/ ルート延長 (人/km)
		(km)	(人)	(人)	(%)	(人)	(人)	(人)				
全数		—	142,684	36,762	25.8%	176,495	170,432	-6,063	—	—	—	—
東部ルート		12.4	19,496	5,201	26.7%	39,020	37,052	-1,968	2.00	1.90	3157.5	2998.2
西部ルート	北ルート	21.1	26,110	4,910	18.8%	29,799	29,923	124	1.14	1.15	1410.7	1416.6
	南ルート	21.4	18,331	4,572	24.9%	25,900	27,397	1,497	1.41	1.49	1211.2	1281.2
南部ルート		13.5	17,613	4,827	27.4%	22,638	21,040	-1,598	1.29	1.19	1676.3	1558.0
北部ルート	Aルート	16.3	14,104	3,705	26.3%	34,179	33,626	-553	1.21	1.19	1050.9	1033.9
	Bルート	16.2	14,148	3,723	26.3%							
長島ルート	デマンド乗合	16.2	5,425	1,534	28.3%	567	617	50	0.10	0.11	35.0	38.1
	南回り	20.9	6,093	1,853	30.4%	9,056	6,459	-2,597	1.49	1.06	432.4	308.4
	北回り	17.2	6,782	1,780	26.2%	5,099	4,936	-163	0.75	0.73	296.8	287.3
多度ルート	美鹿ルート	13.2	3,719	1,126	30.3%	7,502	7,271	-231	2.02	1.96	567.9	550.4
	南回り	22.9	5,080	1,551	30.5%							
	北回り	14.8	3,053	920	30.1%	2,735	2,111	-624	0.54	0.42	72.5	55.9

■Kーバスと民間バスの相互補完と役割分担

コミュニティバスは、運行の時間帯や利用者の需要を検討し、民間バスとの役割分担を明確にしつつ、相乗効果をもたらすよう運営していく必要があります。



⑥ 公共交通利用者数（バス）

■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

桑名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ます。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ます。

コミュニティバス（Kーバス）利用者数は平成20年から平成23年にかけて減少し、その後横這いですが、路線によってその利用状況は異なっています。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います。

なお、Kーバスについては、平成30年7月から日曜運行をとりやめており、長島朝便についてはデマンド乗合タクシーに変更となっています。

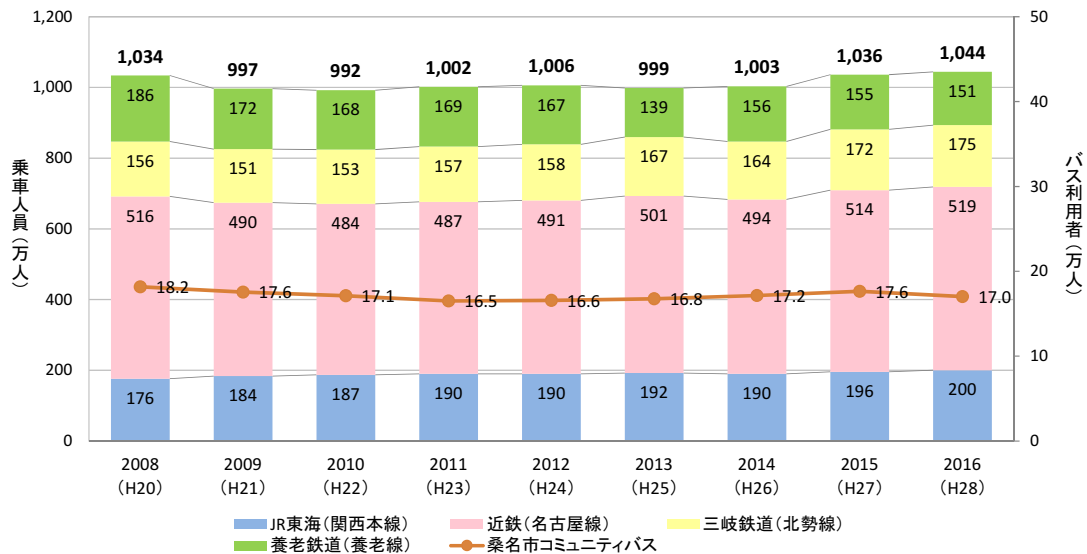


図 2.40 鉄道バス利用者数の推移

出典：桑名市資料

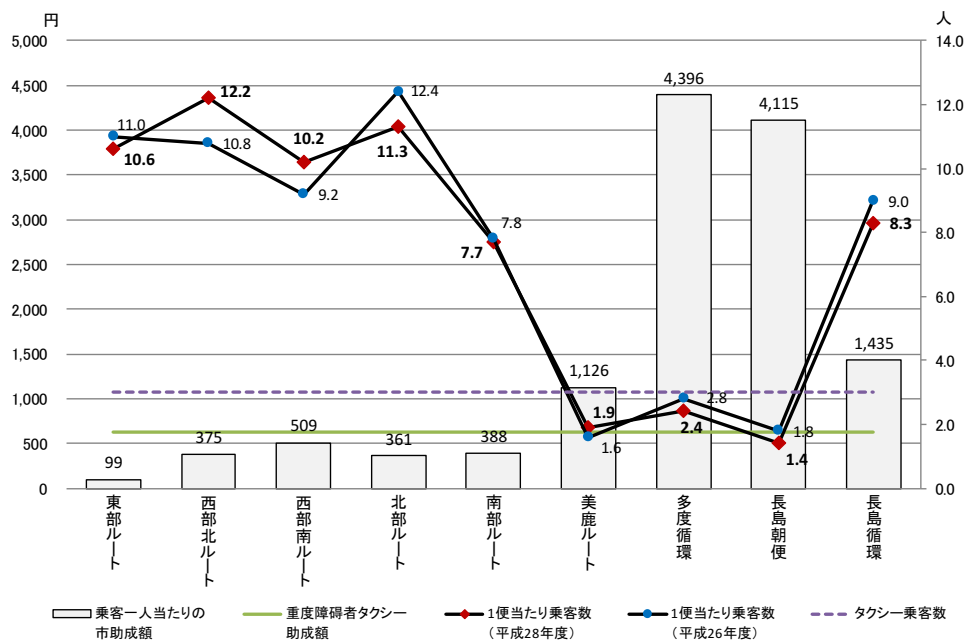


図 2.41 Kーバス利用状況（H28）

出典：桑名市資料

⑦ 公共交通利用者数（鉄道）

■鉄道需要は高く乗降客数は増加傾向だが駅によっては利用者が減少

各交通事業者ともに、桑名駅等の主要な駅においては乗降客数が増加傾向にあります。

一方で、南北を結ぶ養老線についても一定の利用者を維持していますが、多度駅では平成 27 年に利用者が減少しています。

鉄道需要は高いことから、桑名駅だけに限らず、駅を拠点としたまちづくりを進め地域の発展を促進していく必要があります。

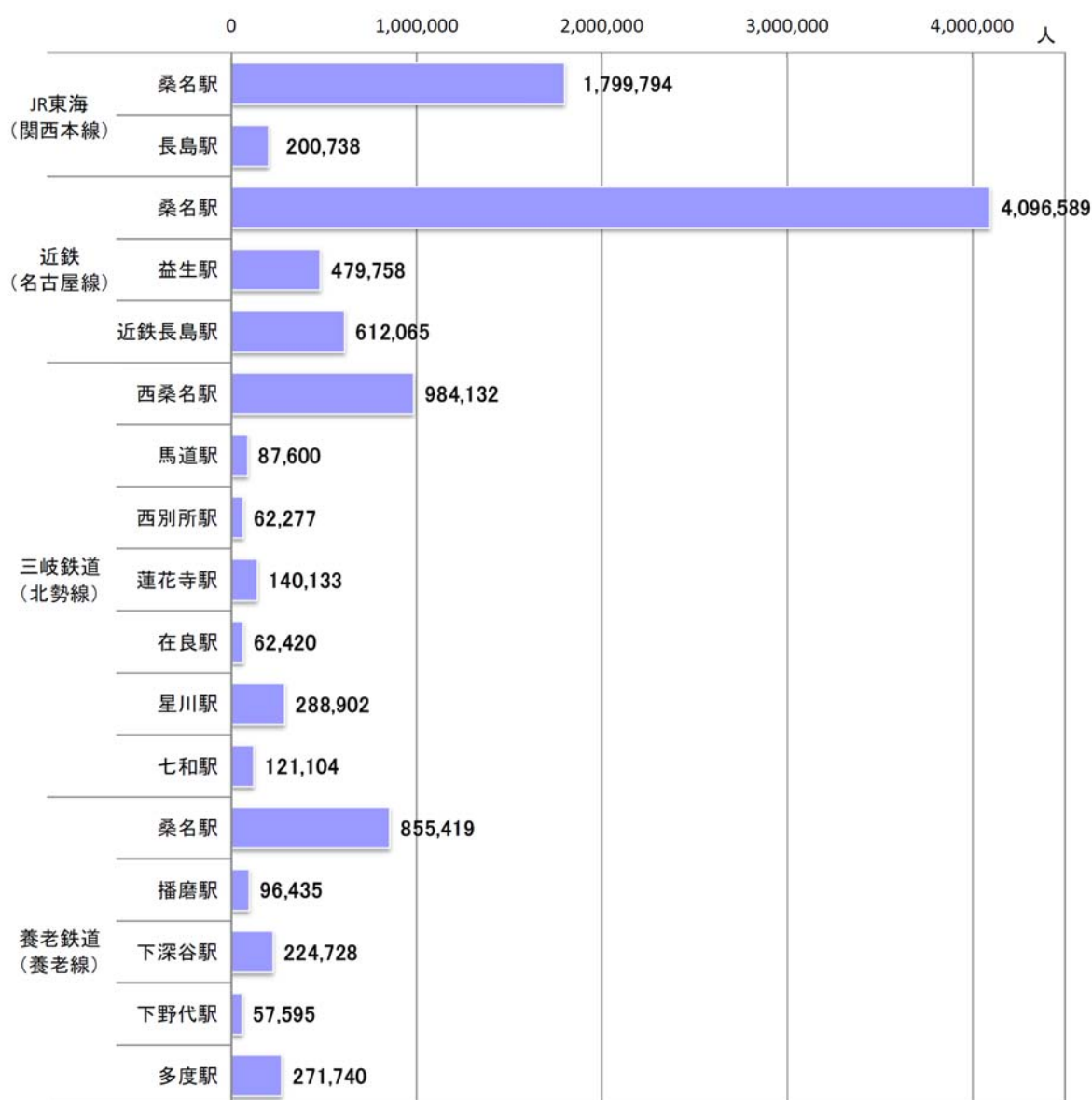


図 2.42 鉄道利用者数 (H28)

出典：桑名市資料

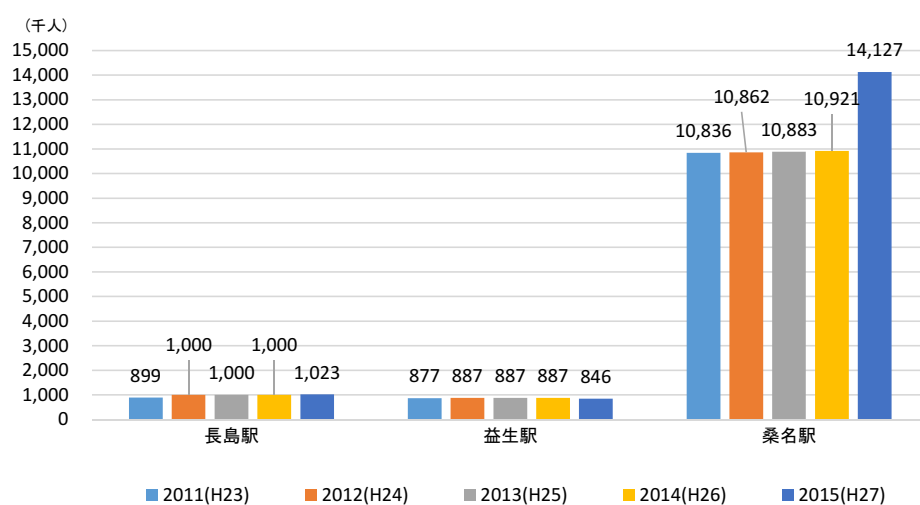


図 2.43 駅別年間乗降客数の推移（近鉄）

※近鉄名古屋本線 桑名駅は、JR東海桑名駅・養老鉄道桑名駅の数値を含む。JR東海長島駅の数値は非公開。

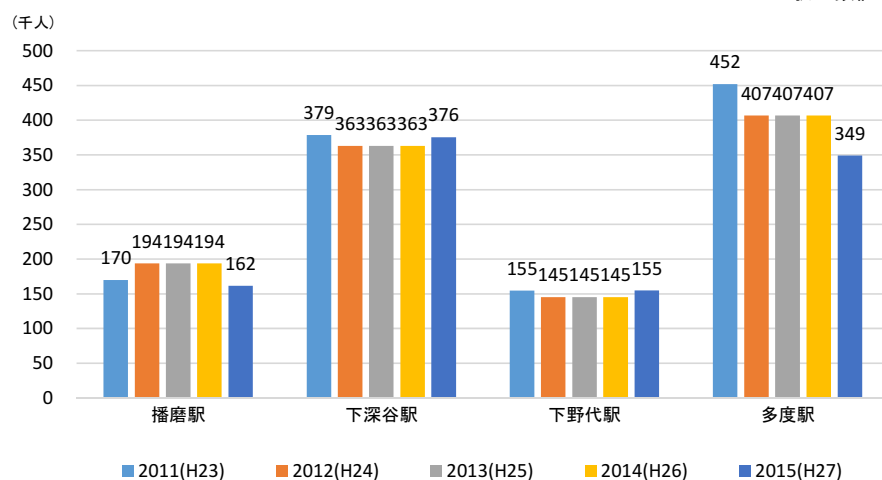


図 2.44 駅別年間乗降客数の推移（養老線）

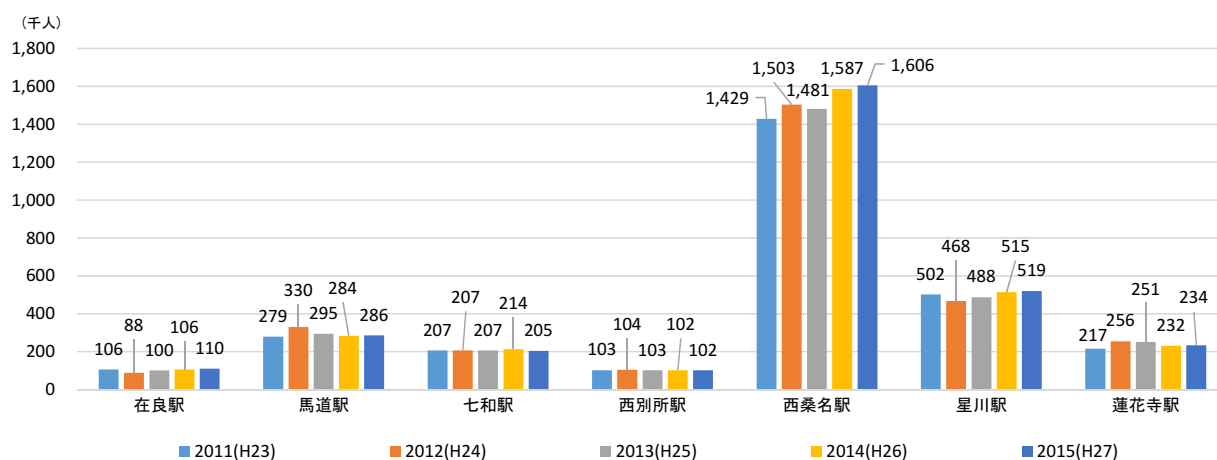


図 2.45 駅別年間乗降客数の推移（北勢線）

⑧ 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ます。

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ます。

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・活性化が課題となります。

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ます。

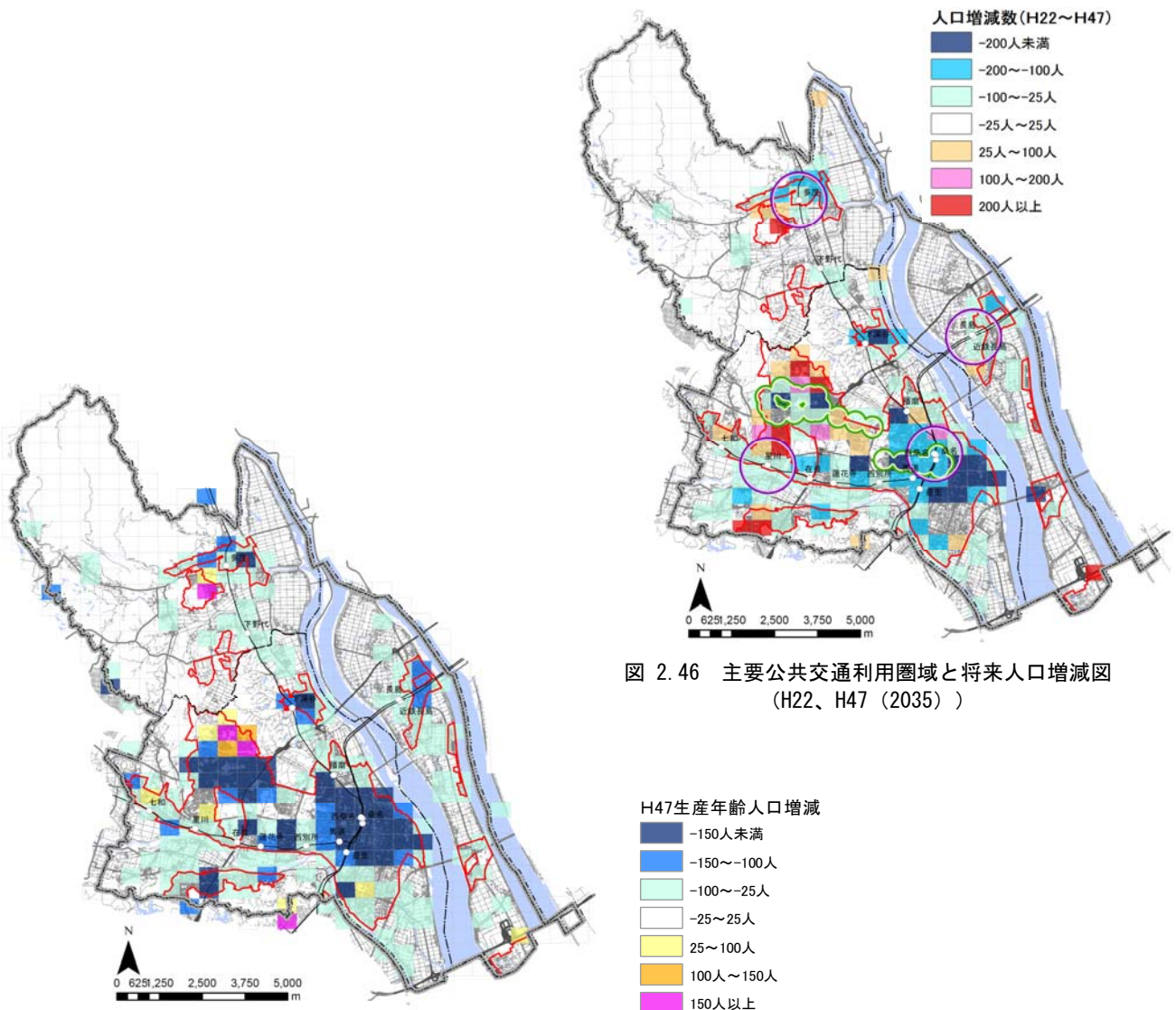
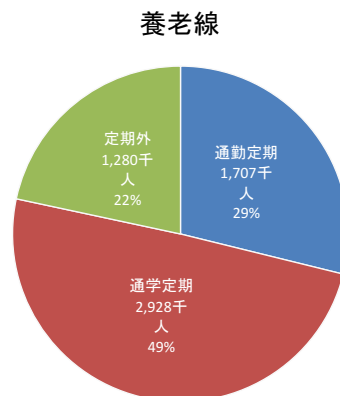
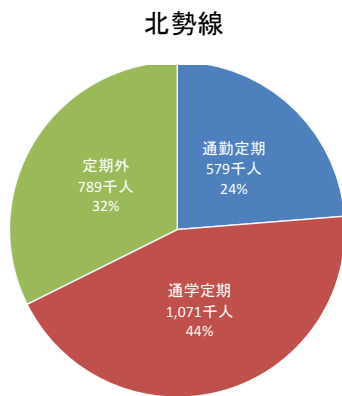


図 2.46 主要公共交通利用圏域と将来人口増減図
(H22、H47 (2035))

図 2.47 生産年齢人口の増減数
(H22～H47 (2035))

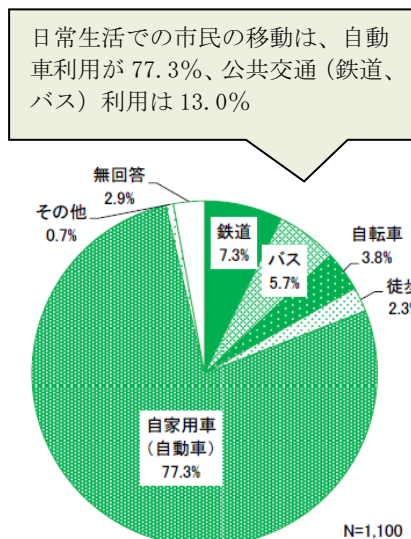


通勤・通学利用は 68%

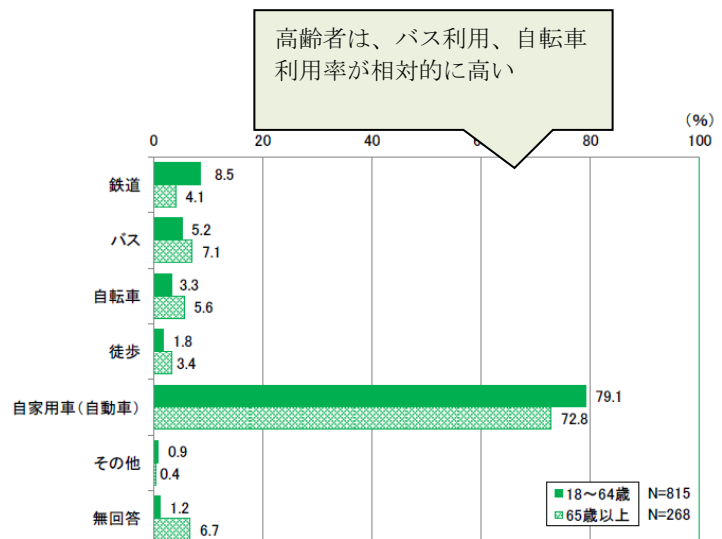
通勤・通学利用は 78%

図 2.48 北勢線・養老線の利用形態 (H26)

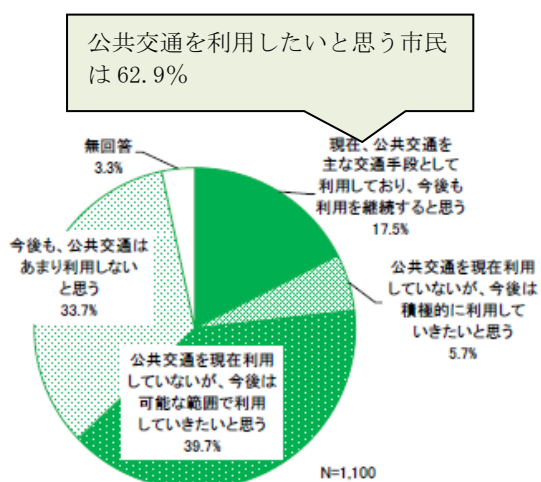
■ 日常生活で主に利用する交通手段



■ 年齢別にみた日常生活で主に利用する交通手段



■ 公共交通の利用意向



■ 年齢別にみた公共交通の利用意向

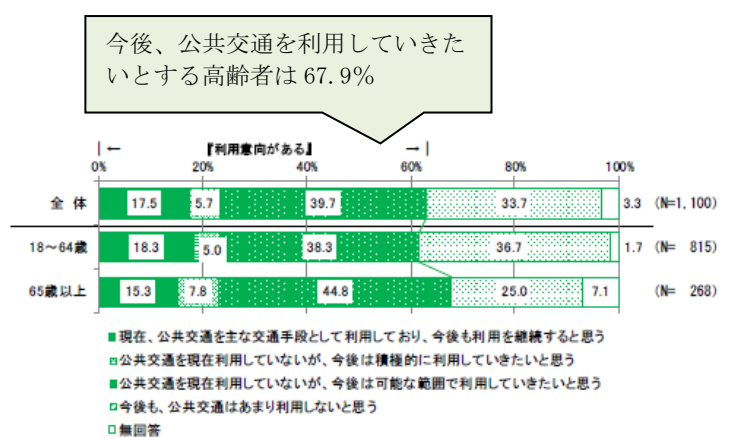


図 2.49 公共交通の利用実態と利用意向

出典：桑名市まちづくりアンケート調査結果 (H27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

桑名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ます。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・区間が残存しています。

表 2.5 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	市内計 (m)	計画路線延長 (m)			市内計 (m)	改良済路線延長 (m)			市内計 (m)	概成済路線延長 (m)			市内計 (m)	未改良路線延長 (m)			
					A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (m)		A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (m)		A区域延長 (m)	B区域延長 (m)	C区域延長 (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	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	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	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	0	
3・3・63	大山田橋磨線	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	桑部橋磨線	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	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	0	
3・4・13	大山田星川線	16.0	2車線	4,100	3,600	500	0	4,100	3,600	500	0	0	0	0	0	0	0	0	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	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	0	120	0	90	30	0	
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	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	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	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	0	
3・4・64	橋磨簡尾線	16.0	2車線	1,460	0	1,460	0	1,460	0	1,460	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・65	橋磨簡尾線	16.0	2車線	1,010	0	1,010	0	1,010	0	1,010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3・4・69	西口駅前線	14.0	2車線	530	530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	530	530	0	0	0	
3・4・9	柳屋益生線	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	西川名四郎線	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	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	0	
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	0	3,510	0	1,080	2,430	0	0	0	0	
3・5・3	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	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	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	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	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	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	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	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	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	0	1,670	0	180	1,490	0	
3・5・51	桶井小山線	12.0	2車線	1,600	0	840	760	0	0	0	0	0	0	0	1,600	0	840	760	0	
3・5・52	多度中央線	12.0	2車線	880	0	630	250	0	0	0	0	0	0	0	880	0	630	250	0	
3・5・53	大桑下野代線	12.0	2車線	350	0	0	350	0	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	90	0	0	0	0	0	380	0	380	0	0	
3・5・67	馬田星川線	15.0	2車線	1,370	0	270	1,100	0	0	0	0	0	0	0	1,370	0	270	1,100	0	
3・5・7	小貝須西別所線	15.0	2車線	3,310	2,530	320	460	2,990	2,530	0	460	320	0	320	0	0	0	0	0	
3・5・8	西桑名小貝須線	15.0	2車線	3,600	2,760	140	700	1,400	1,400	0	0	2,200	1,360	140	700	400	0	0	0	
7・6・1	蓮花寺簡尾1号線	9.0	2車線	700	700	0	0	700	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7・6・2	蓮花寺簡尾2号線	9.0	2車線	470	470	0	0	470	470	0	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	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	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	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	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	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	
				100.0%	30.3%	27.8%	41.9%	65.1%	24.8%	19.5%	20.8%	17.0%	2.3%	5.1%	9.6%	18.0%	3.2%	3.1%	11.6%	
				2,780	1,940	840	0	2,780	1,940	840	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
区画街路計	3	路線		100.0%	69.8%	30.2%	0.0%	100.0%	69.8%	30.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
				6,330	6,330	0	0	6,330	6,330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
特殊街路計	4	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D I D 区域内

B 区域……市街化区域又は用途地域設定区域内でD I D 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

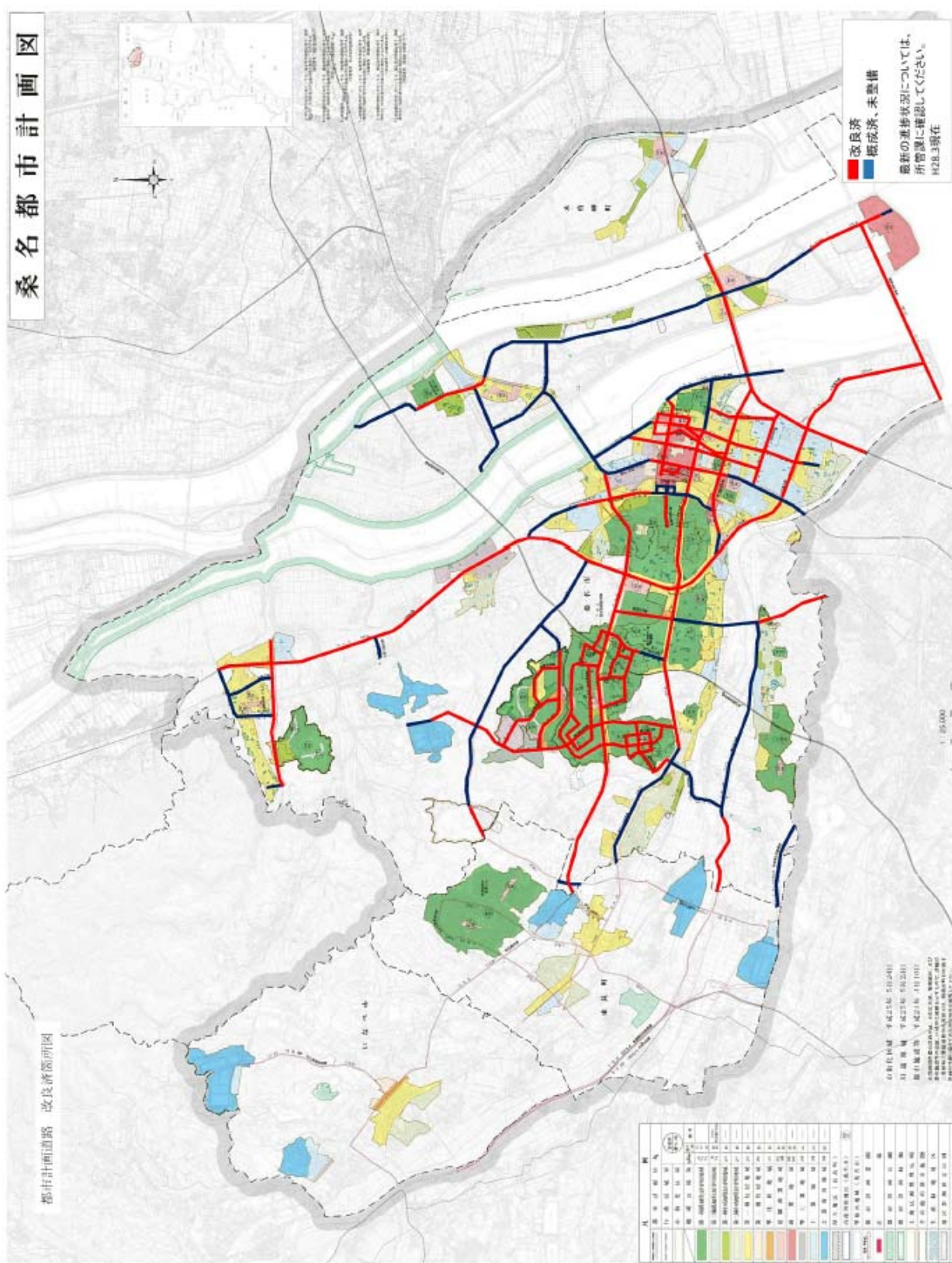


図 2.50 都市計画道路整備状況図

(9) 主要洪滞箇所

■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ます。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ます。

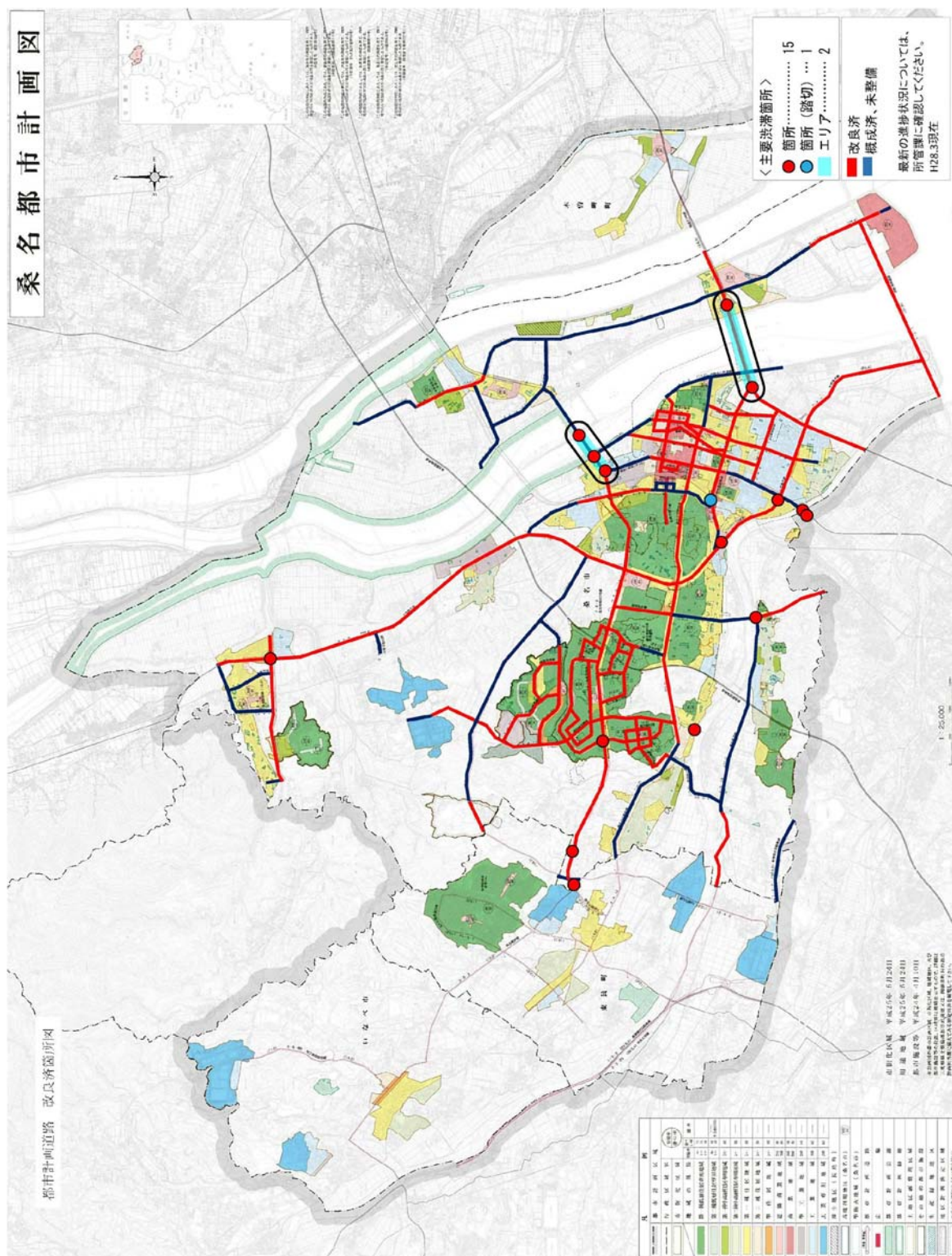


图 2.51 主要滞滯箇所図

出典：三重県道路交通渋滞対策推進協議会（H25）

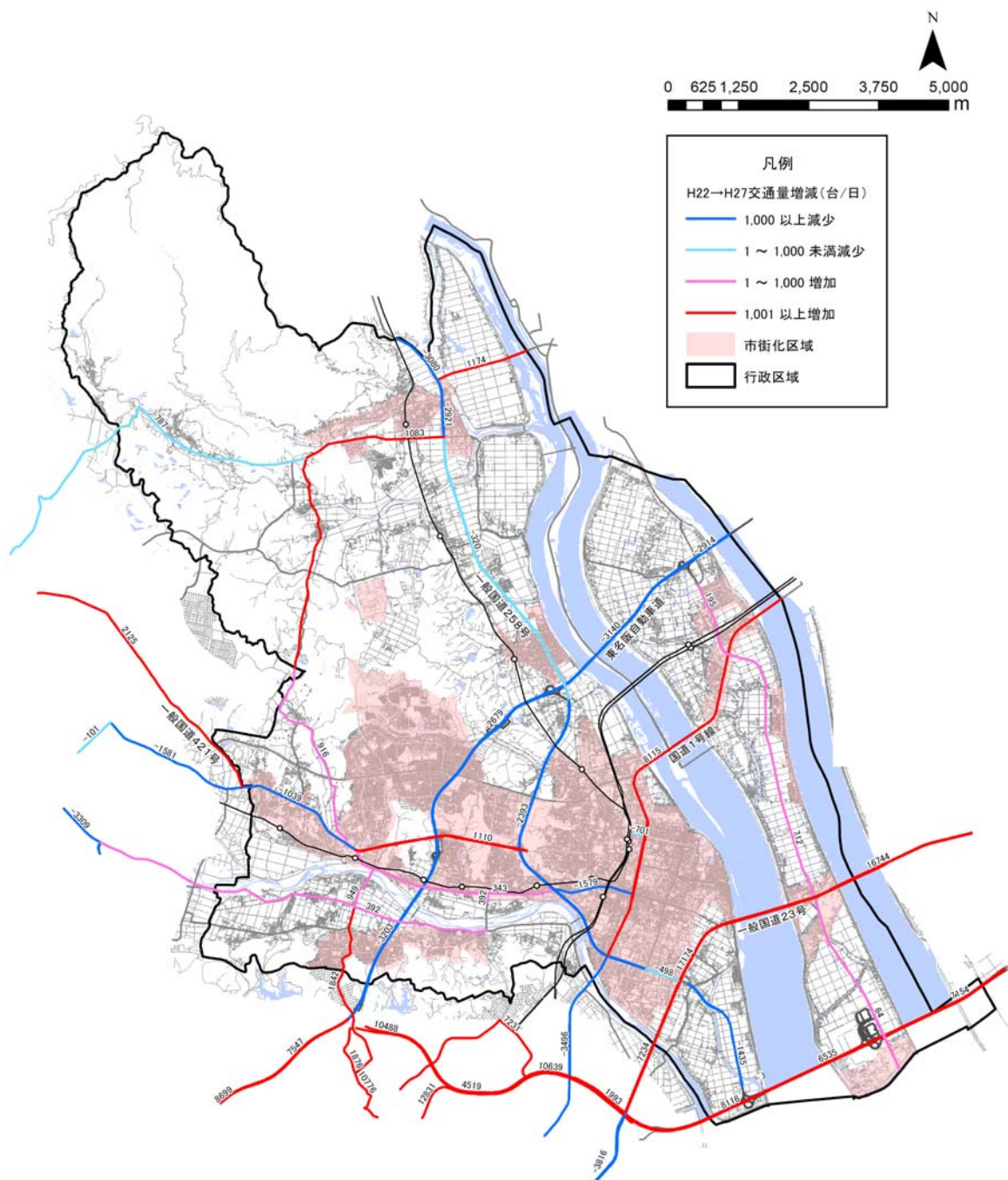


図 2.53 交通量増減図 (H22→H27)

出典：道路交通センサス (H22、H27)

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 号や主要地方道菰野東員線、県道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ます。

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ます。

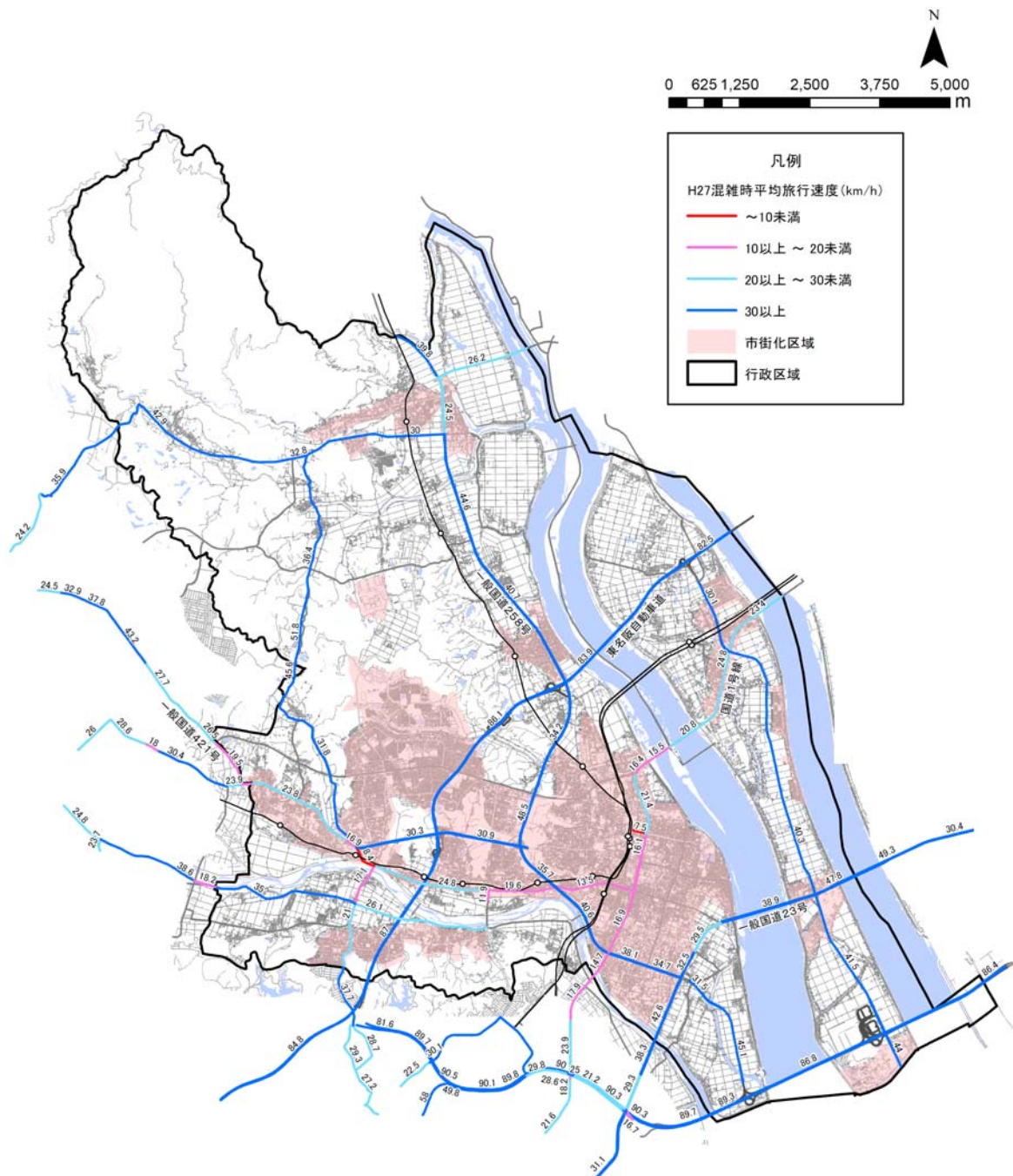


図 2.54 混雑時旅行速度 (H27)

出典：道路交通センサス (H27)

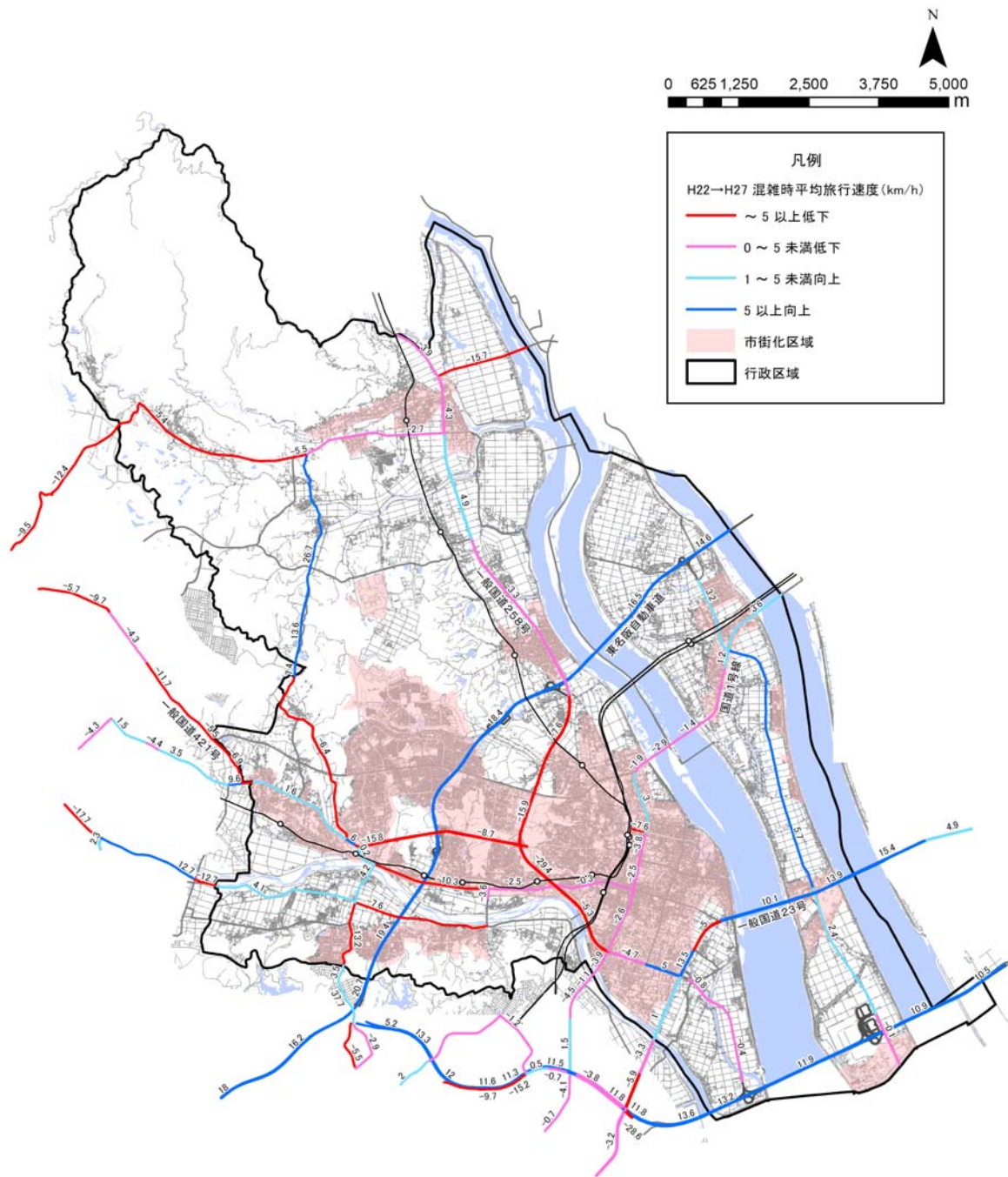


図 2.55 混雑時旅行速度増減図 (H22→H27)

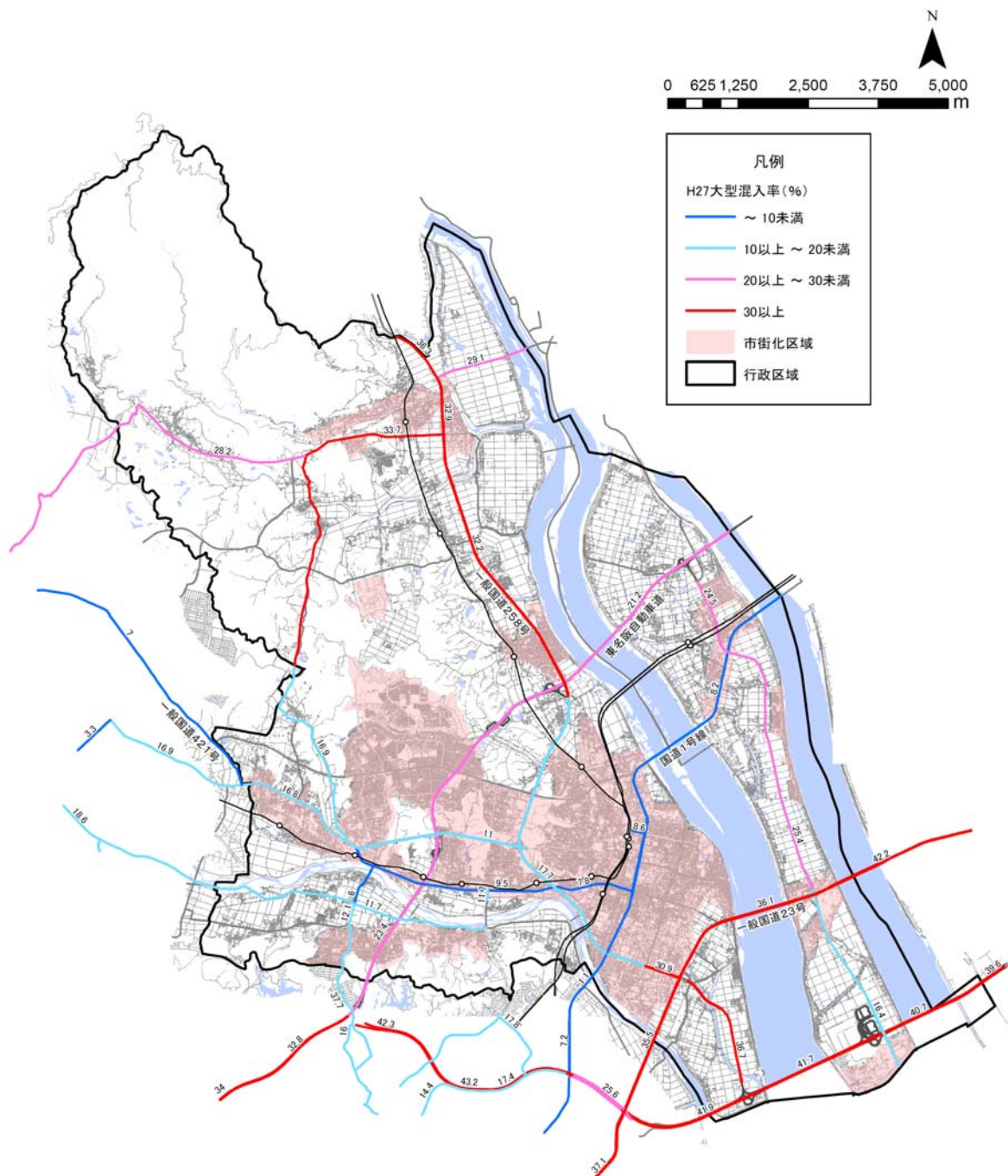
出典：道路交通センサス (H22、H27)

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%を下回っています。

これら大型車混入率を平成 27 年度と平成 22 年度と比較すると市域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・区間で減少しています。



出典：道路交通センサス (H27)

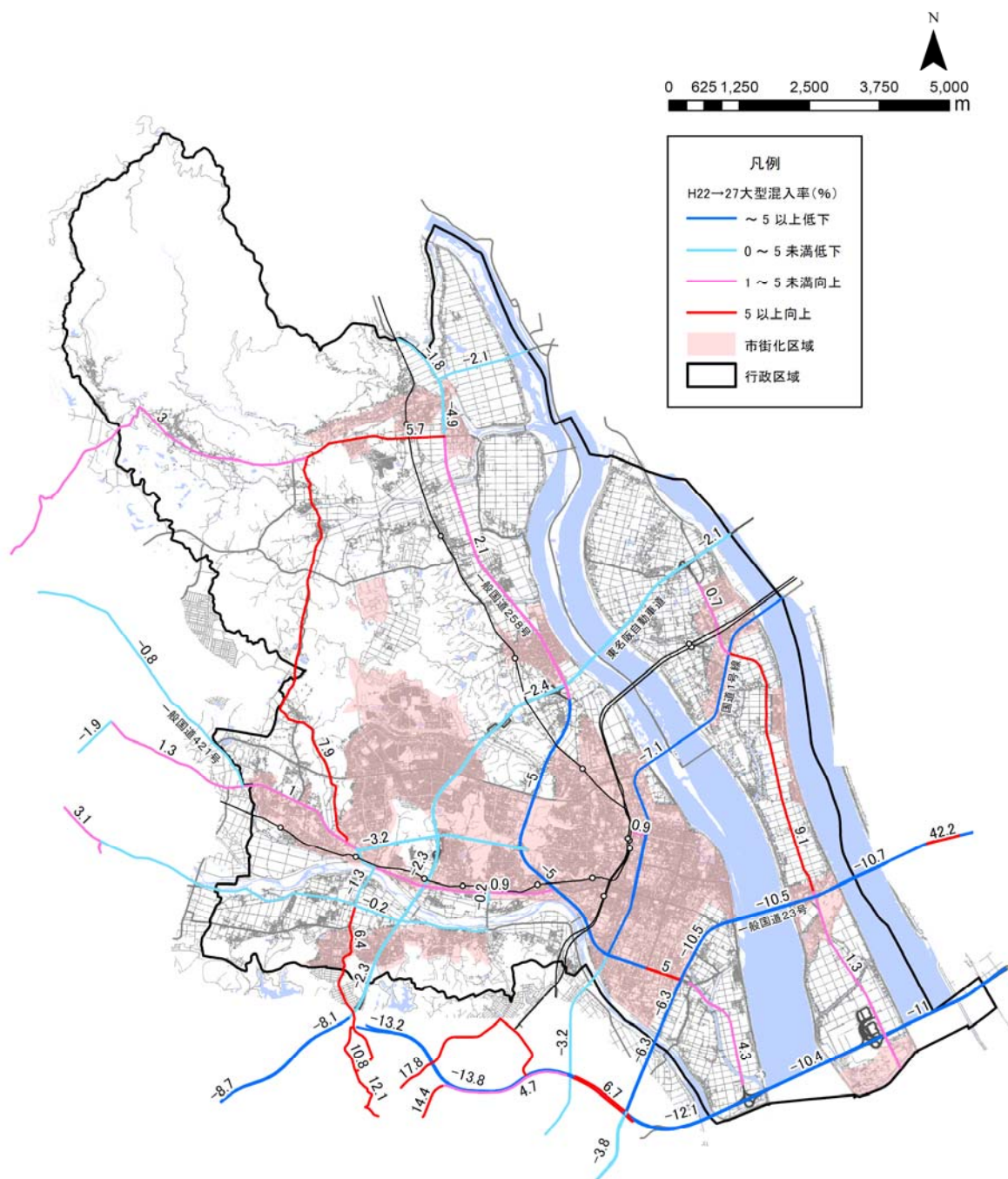


図 2.57 大型車混入率増減図 (H22→H27)

出典：道路交通センサス (H22、H27)

(11) 踏切部交通流動

① 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午前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です。

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」に該当します。

<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 台・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 台・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 台・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

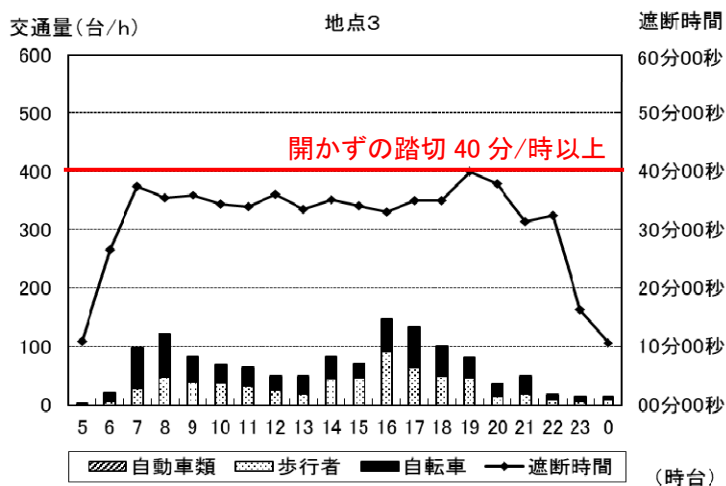
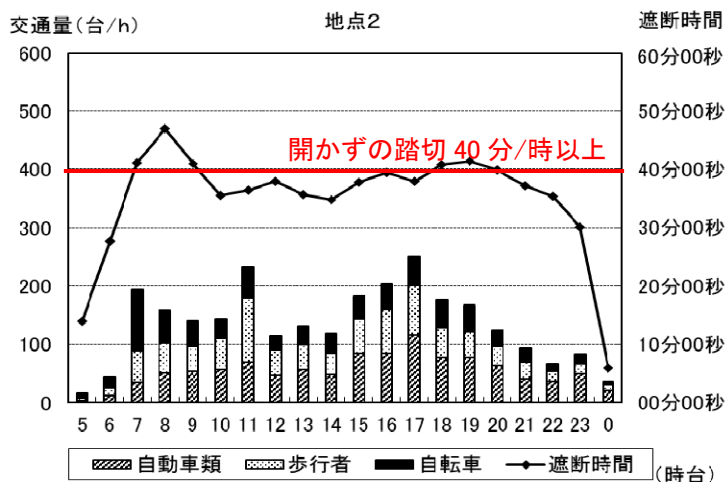
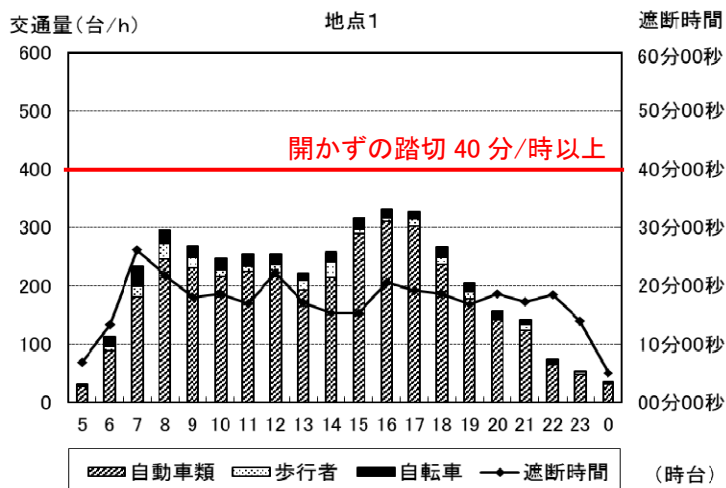


図 2.58 踏切交通状況調査結果

表 2.6 踏切交通量集計結果

	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

単位：自動車類及び自転車は台／20h、歩行者は人／20h

表 2.7 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 2.60 調査風景（地点2 16時台）



図 2.59 調査風景（地点3 8時台）

② 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 件発生しています。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 件発生しています。

表 2.8 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

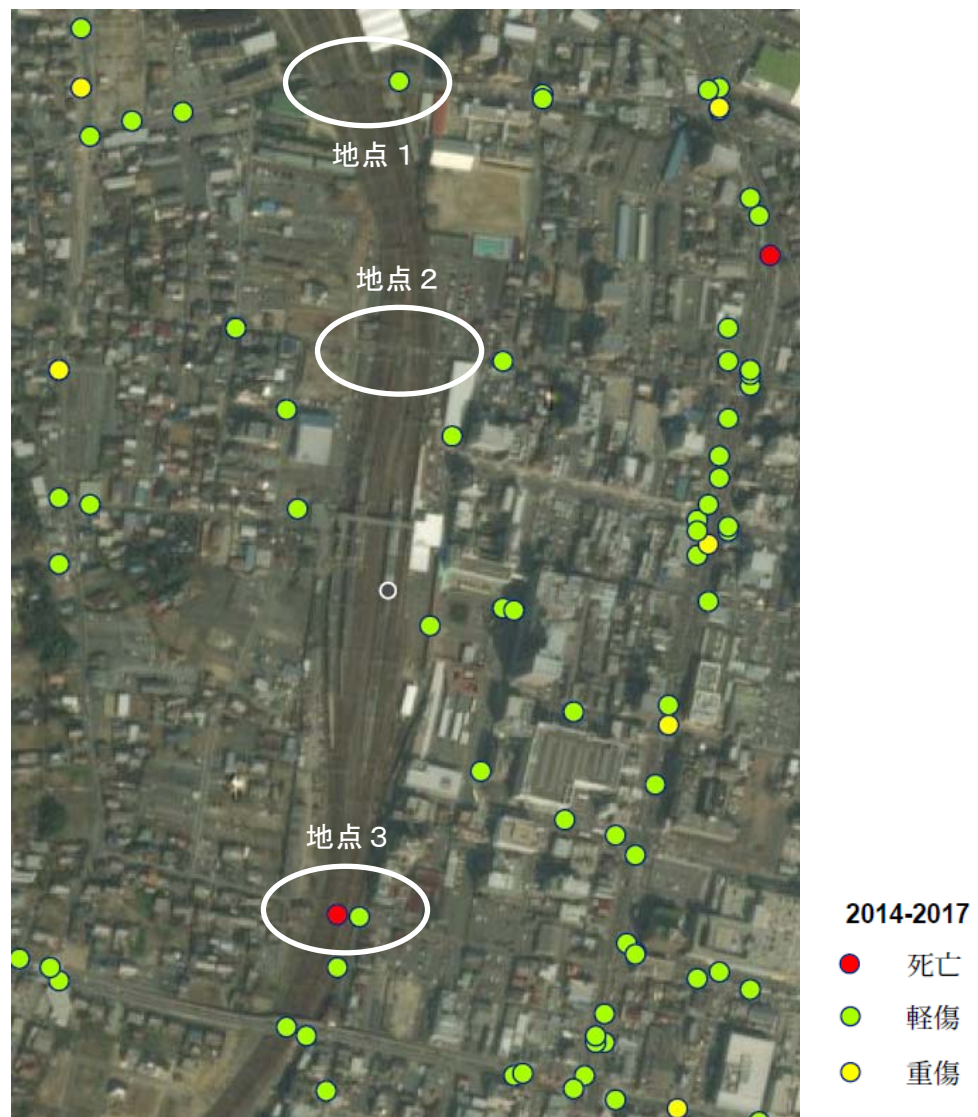


図 2.61 桑名駅周辺交通事故発生状況

出典：三重県警

(12) まちづくりとの連携

① 歩行者・自転車空間

■多様なニーズに応じたまちなか交通の取組推進

■道路空間の再配分による新たな歩行者・自転車空間の創出

桑名市では、観光客向けのレンタサイクルの貸し出し事業や、養老線において電車内にそのまま自転車を持ち込めるサイクルトレインが運行されており、観光客や地域のニーズに応じた取組がなされています。

まちなかの賑わいを創出するためには、これまで自動車交通処理のためだけの道路整備から、歩行者や自転車のための空間づくりについて、様々な取組が全国各地で推進されてきています。

少子高齢化の進展や地球環境問題への対応など求められており、持続可能な社会に向けて道路空間のあり方を再検討することが重要となってきました。



図 2.62 電動アシスト付きレンタサイクル
出典：桑名市資料



図 2.63 養老線サイクルトレイン
(上記はヘッドマーク)

出典：養老鉄道資料



図 2.65 パーキングスペースを活用した歩行者休憩施設（プリンセスパークレット・名古屋市栄ミナミ地区）

出典：栄ミナミまちづくり株式会社資料



図 2.64 広場を備えた道路（車線数の削減や電線地中化）
（松山市花園町通り）

出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集
（国土交通省）

② 次世代交通システム

■超高齢社会に向けた新たな交通システムの検討

少子高齢化の波は、労働人口の減少につながっており、バスなど公共交通における運転手の不足が懸念されています。また、運転免許を返納する高齢者が増え、公共交通へのニーズもますます高まっており、従来の交通システムに代わる新たな交通ネットワークの検討が望まれています。

桑名市では、大山田団地をはじめとする丘陵地の団地について高齢化が進展してきていますが、自動運転技術などの高度な交通システムの実現性を社会実験などを通じて検討するなど、高齢者の足の確保に向けての取組が期待されます。

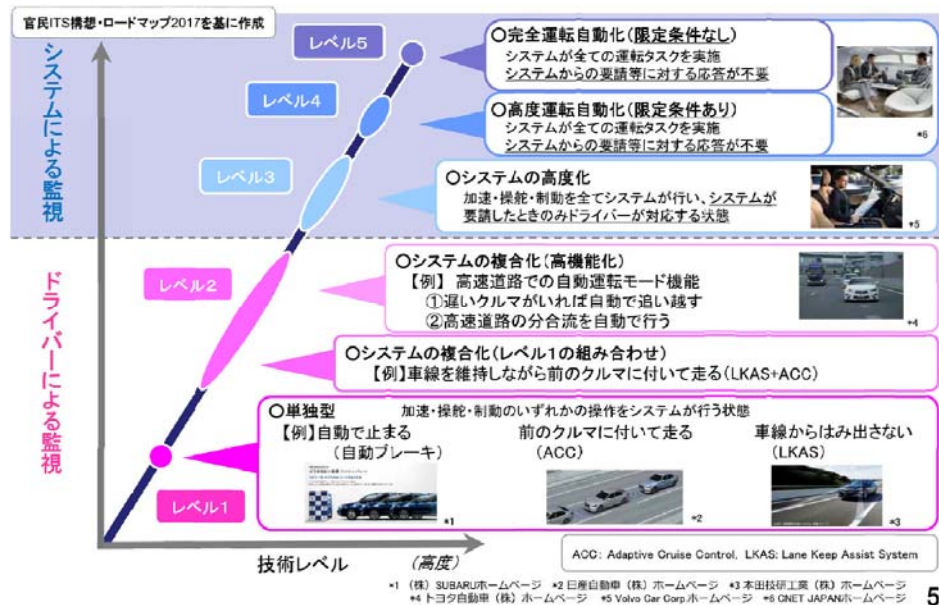


図 2.66 自動運転のレベル分けについて

出典：国土交通省資料

①道路・交通	②地域環境	
 (中山間地域の道路イメージ) ①道路構造 (線形、勾配等) ②道路管理 (区画線、植栽等) ③混在交通対応 ④拠点に必要なスペース	 (雪道のイメージ) ①気象条件 (雨、雪等) ②通信条件 (GPS受信感度)	
③コスト	④社会受容性	⑤地域への効果
 (電磁誘導線の敷設イメージ) ①車両の導入・維持コスト ②車両以外に必要なコスト	 (乗車イメージ) ①快適性(速度、心理的影響等) ②利便性(ルート、運行頻度等)	 (貨客混載輸送のイメージ) ①高齢者の外出の増加 ②農作物の集出荷の拡大 等

図 2.67 自動運転の社会実験での検証内容

出典：国土交通省資料

2) 桑名市の都市交通の現状

(1) 桑名市の都市交通の変遷と特性

桑名市は、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され、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されています。

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ました。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してきました。また、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、人口が大幅に増加することとなりました。

また、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大きく向上しています。

これら歴史的変遷を踏まえ、桑名市の都市交通の現状について、以下の 5 つの視点で整理しました。

(2) 桑名市の都市交通の現状

① 広域ネットワーク

多様な交通結節点、広域交通ネットワークが存在している桑名市は、東海環状自動車道や新名神高速道路の開通で広域アクセス性が更に向上しました。また、鉄道が公共交通の軸を形成しており、住宅団地は高速バスで名古屋市と直結するなど利便性が高いまちとなっていますが、市街地外郭の市街化調整区域に都市計画道路の未整備区間が多く残存するなどしています。

また、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は、主要渋滞箇所が存在しており、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 件の事故が発生している状況です。

② 産業

桑名市の産業は、多度地区周辺の工業団地等を中心として、中部都市圏の産業に大きな役割を担う産業団地を有しています。しかしながら製造品出荷額等は減少傾向であり、桑名駅周辺には多様な機能が集積していますが、駅周辺や駅東側では事業所数が減少傾向となっています。

③ 観光

桑名市は多様で特性が異なる住民・市街地が共存するまちであり、各地区に特徴ある様々な観光資源が存在しています。

桑名地区にはユネスコ無形文化遺産に登録された石取祭のほか、桑名城跡周辺では七里の渡しや六華苑などの史跡・文化遺産があります。多度地区には多度祭で有名な多度大社のほか、雄大な多度山には初心者から楽しめるハイキングコースが多くあります。また、長島地区においては、全国的なレジャー施設や一大商業施設があり多くの集客を誇っています。

桑名市の観光入込客数は増加傾向にあり、桑名、多度、長島の各地区独自の地域特性を生かしつつ、観光資源とのアクセスや、地域の生活交通との共存や交通渋滞の回避など、今後リニア中央新幹線の開業によって人と物の流れが変化していく中、観光振興と連携した取り組みが必要となっています。

④ 公共交通

公共交通の利用者数は横ばい傾向にありますが、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%と高くなっています。一方、公共交通による人口カバー率は約 8 割となっていますが、通勤通学流動は名古屋市との結びつきが強く、代表交通手段構成では自動車利用率が約 70%に増加しており、鉄道、民間バスの利用主体となっている通勤、通学需要が減少しています。

多種多様できめ細かい交通手段が存在する桑名市ですが、民間バスとコミュニティバスの路線の重複区間が存在するなど効率的な運用も求められています。

⑤ まちなか交通

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、今後は減少に転ずると予測されています。さらには、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していくことが予想されます。また、行政、文化施設は旧市街地、大規模商業施設は郊外部にも存在し、様々な地域ニーズに応じた交通網の構築が求められています。

近年では、送料的な自動車需要の減少から、道路空間のあり方を見直し、道路空間の再配分によって歩行者や自転車のための空間づくりもなされてきています。また、自動運転技術等を活用した、次世代交通への期待も高まっているところです。

桑名市の都市交通の特性と現状

① 広域ネットワーク

多様な交通結節点、広域交通ネットワークが存在

- 東海環状自動車道や新名神高速道路の開通で広域アクセス性向上
- 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
- 市街地外郭の市街化調整区域に都市計画道路の未整備区間が多く残存

② 産業

中部都市圏の産業に大きな役割を担う産業団地の存在

- 多度地区周辺の工業団地等を中心に発展、出荷額等は減少傾向
- 桑名駅周辺に多様な機能が集積、駅周辺や東側で事業所数減少

③ 観光

各地区に特徴ある様々な観光資源が存在

- 桑名、多度、長島の特性を活かした観光振興、入込客数は増加
- 旧桑名市、多度町、長島町の各地区独自の地域特性、文化
- リニア中央新幹線の開業による人と物の流れの変化

④ 公共交通

多種多様できめ細かい交通手段が存在

- J R、近鉄、北勢線、養老線、民間バス、コミュニティバスによりきめ細かなサービス展開
- 鉄道駅を中心に発展、丘陵地等で住宅開発人口が大幅増加
- 公共交通を利用したいと思う市民 63%、高齢者利用意向は 68%
- 公共交通による人口カバー率は約 8割
- 公共交通利用者は横ばい、自動車利用率が 70%と依存率が高い
- 鉄道、民間バスの利用主体となっている通勤、通学需要が減少
- 民間バスとコミュニティバスの路線重複区間あり

⑤ まちなか交通

様々な地域ニーズが存在

- 既成市街地で高齢化進展、丘陵地住宅団地で急激に高齢化が進展
- 行政、文化施設は旧市街地、大規模商業施設は郊外部にも存在
- 自動運転等の次世代交通への期待

3. 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）を以下に整理します。

■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します。

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。

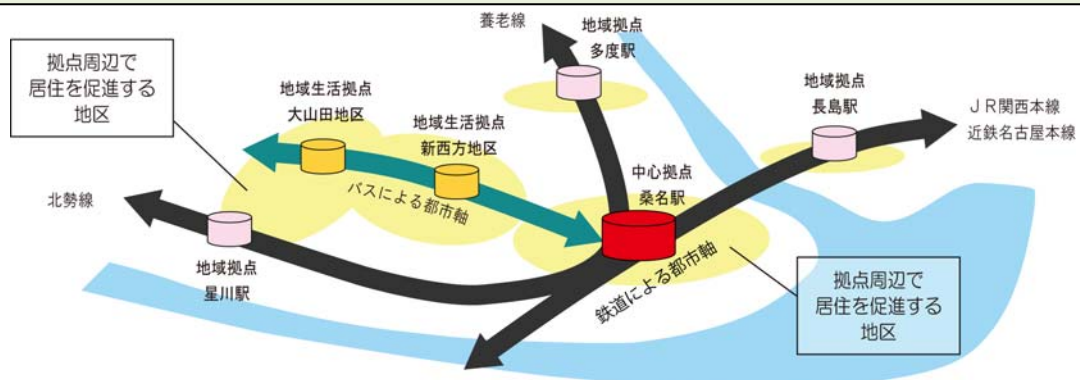
人口が集積している中心拠点と地域生活拠点を結ぶバス路線を都市軸として位置づける。

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ます。

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

- 鉄道やバスを軸にまちづくりや産業、観光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。
- 円滑な自動車走行や、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。
- 交通結節点機能の充実や多様な交通手段の連携により、地域の特徴を活かしたにぎわいと交流空間が創出されます。



桑名市における都市交通の将来像

4. 都市総合交通戦略の目標

1) 桑名市の都市交通の課題

(1) 桑名市の都市交通の課題

前項において、「広域ネットワーク」、「産業」、「観光」、「公共交通」、「まちなか交通」といった桑名市の現状が整理されましたが、桑名市の目指す都市交通の将来像を見据え、これらの課題を検討します。

桑名市では、きめ細かい道路ネットワークや公共交通ネットワークが特徴ですが、リニア中央新幹線の開通による更なる広域アクセス性の向上を活かした地域振興や、産業活動の利便性や高速道路へのアクセス性の向上など、桑名市の一体性や広域的な連携に資するネットワークの維持・充実が一層の課題となります。

また、鉄道に関しては、バスと共に都市の骨格を形成するものであり、観光やまちづくりと連携した様々な取り組みを推進していくことが求められていますが、利用者の少ない養老線、北勢線においては、維持・活性化が課題となっています。

バスについては、自動車依存率が高まる中、高齢者の足としての役割を担っていくためにも、民間バスとコミュニティバスの効率的運行や、通勤通学時の高いサービス水準の維持と、桑名、多度、長島地区において、中心拠点や地域拠点とのアクセス利便性の確保が課題となっています。

また、進展する高齢化を見据え、安全で安心な歩行者・自転車空間等の拠点内モビリティの充実などが望まれています。

さらには、これら桑名市の産業や観光の優位性を最大限に発揮するためには、広域交通の円滑な処理や、主要渋滞箇所の緩和や解消に向けては、円滑な自動車利用環境の確保が不可欠となります。

以上を踏まえて、桑名市の都市交通の課題を「ネットワーク」、「鉄道」、「バス」、「歩行者・自転車」、「自動車交通」の観点から次のようにまとめました。

都市交通の特性と現状

① 広域ネットワーク

多様な交通結節点、広域交通ネットワークが存在

- 東海環状自動車道や新名神高速道路の開通で広域アクセス性向上
- 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
- 市街地外郭の市街化調整区域に都市計画道路の未整備区間が多く残存

② 産業

中部都市圏の産業に大きな役割を担う産業団地の存在

- 多度地区周辺の工業団地等を中心に発展、出荷額等は減少傾向
- 桑名駅周辺に多様な機能が集積、駅周辺や東側で事業所数減少

③ 観光

各地区に特徴ある様々な観光資源が存在

- 桑名、多度、長島の特性を活かした観光振興、入込客数は増加
- 旧桑名市、多度町、長島町の各地区独自の地域特性、文化
- リニア中央新幹線の開業による人と物の流れの変化

④ 公共交通

多種多様できめ細かい交通手段が存在

- J R、近鉄、北勢線、養老線、民間バス、コミュニティバスによりきめ細かなサービス展開
- 鉄道駅を中心に発展、丘陵地等で住宅開発人口が大幅増加
- 公共交通を利用したいと思う市民 63%、高齢者利用意向は 68%
- 公共交通による人口カバー率は約 8 割
- 公共交通利用者は横ばい、自動車利用率が 70% と依存率が高い
- 鉄道、民間バスの利用主体となっている通勤、通学需要が減少
- 民間バスとコミュニティバスの路線重複区間あり

⑤ まちなか交通

様々な地域ニーズが存在

- 既成市街地で高齢化進展、丘陵地住宅団地で急激に高齢化が進展
- 行政、文化施設は旧市街地、大規模商業施設は郊外部にも存在
- 自動運転等の次世代交通への期待

都市交通の課題

課題 1 ネットワーク

桑名市としての一体性や広域的な連携に資する交通ネットワークの形成

- 集約型都市構造の実現に向けた拠点間を結ぶ道路ネットワークや公共交通ネットワークの維持・充実が課題
- 高速道路へのアクセス道路の整備促進が課題
- リニア中央新幹線開通に伴う広域アクセス性の向上を活かした地域振興が課題

課題 2 鉄道

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線、北勢線では鉄道の維持・活性化が課題

課題 3 バス

民間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・通学需要の減少に対するサービス水準の維持が課題
- 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

課題 4 歩行者・自転車

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

課題 5 自動車交通

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在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

2) 都市総合交通戦略の目標

(1) 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

これまでに整理した桑名市の都市交通の将来像及び現状と課題を踏まえると、桑名市の都市交通においては、単なる移動手段のみならず、地域づくり戦略、商業振興、産業振興、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されており、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・改善が期待されます。

(2) 都市交通の課題を解決する4つの戦略

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としては、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します。

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次交通を充実することや、新病院の整備に合わせたバス路線の再編を行います。

中心市街地との関連が希薄な大山田団地等は、連絡する公共交通サービスを充実し、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します。また、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は渋滞を緩和・解消し、円滑かつ快適な自動車走行環境を確保します。

こうした考えを踏まえて、都市交通の将来像を実現するための戦略を、以下の4つに設定し、具体的な施策を検討します。

戦略Ⅰ ネットワーク形成

広域交通網と地域内交通網それぞれが円滑に機能し、地域振興や地域間交流の促進に繋がる交通ネットワークの形成

戦略Ⅱ 鉄道・バス利活用

鉄道やバスを軸に多様な交通手段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

戦略Ⅲ 道路空間有効活用

円滑な自動車走行環境を確保しつつ、歩行者・自転車等の安全性や快適性に配慮した道路空間の確保

戦略Ⅳ まちなか活性化

まちなかの魅力とにぎわいを創出し、中心市街地の活性化を促進するまちなか交通システムの構築

戦 略	具体的施策
戦略Ⅰ ネットワーク形成 広域交通網と地域内交通網それぞれが円滑に機能し、地域振興や地域間交流の促進に繋がる交通ネットワークの形成	① まちづくり計画や観光振興等と連携した持続可能なバスネットワークの再編及び公共交通軸の形成 ・ ユネスコ無形文化遺産等、観光誘客との連携 ・ マスコミ等を利用して、地域の魅力を情報発信 ② 交通行動の変容を含む各種公共交通利用促進施策の展開 ・ 利用者及び観光ニーズに応じたサービス改善 ・ リニア中央新幹線の開業に伴う観光・産業基盤の強化 ③ 産業立地に資する道路ネットワークの整備 ・ 工業団地周辺における幹線道路の整備 ・ 高速道路へのアクセス道路の整備 ・ 国道1号桑名東部拡幅事業（伊勢大橋架け替え）の促進
戦略Ⅱ 鉄道・バス活用 鉄道やバスを軸に多様な交通手段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	① 桑名、多度、長島の各地区相互を連絡し、桑名市の一体性の強化に資する公共交通体系の構築 ・ コミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整 ・ コミュニティバス多度・長島ルートの充実 ・ コミュニティバスと民間バスとの重複路線を見直し、公共交通の維持を図る ② 交通結節点における乗継情報の提供や駐車・駐輪施設及び休憩・交流空間等の充実 ・ 養老線のサイクルアンドライド駐輪場の充実（下野代、下深谷、播磨駅） ③ 高齢者を始め、地域ニーズに対応したコミュニティバスの充実やデマンド交通等の導入 ・ 利便性を図るコミュニティバスのダイヤ編成のための協議 ・ 公共交通空白地帯の解消 ④ 総合的な交通需要管理施策の展開によるピーク時交通量の平準化 ・ 北勢線及び養老線とコミュニティバスの接続を検討 ・ 新たな移動システムや自動運転技術の導入検討
戦略Ⅲ 道路空間有効活用 円滑な自動車走行環境を確保しつつ、歩行者・自転車等の安全性や快適性に配慮した道路空間の確保	① 踏切横断交通の削減に資する都市計画道路等未改良区間の整備促進 ・ 都市計画道路未整備区間の整備 ・ 主要渋滞箇所における渋滞対策の検討 ② 既存ストック(現道)を活用した道路改良 ・ 計画的な維持補修の実施 ③ 道路機能の明確化と機能に応じた道路空間の確保及び道路空間の再配分 ・ 円滑な自動車走行環境の確保 ④ 生活道路等における安全な歩行者・自転車通行空間の確保とネットワークの形成 ・ 歩行者、自転車等の安全性や快適性に配慮した道路空間の確保 ⑤ バス走行ルートと重複する都市計画道路の整備 ・ バス走行における定時性の確保や安全なバス待ち環境の確保 ⑥ 桑名駅自由通路 ・ 桑名駅の整備による機能充実 ・ 橋上駅舎改築、東西自由通路の整備 ・ 桑名駅前広場の充実
戦略Ⅳ まちなか活性化 まちなかの魅力とにぎわいを創出し、中心市街地の活性化を促進するまちなか交通システムの構築	① 桑名らしさを醸し出す歴史・文化等地域資源を活用したまちなかの魅力とにぎわい空間の創出 ・ ミズベ・マルシェの開催とコミュニティバス臨時運行の連携 ・ 六華苑周辺のバス用駐車場の整備 ・ 広域観光PR、スタンプラリーの実施等、観光団体との連携 ② 利便性の高い都市機能施設(商業・業務・医療・福祉・教育・文化機能等)の立地誘導と魅力的なデザイン整備 ・ 行政施設、商業施設等の住民ニーズの多い施設を駅周辺へ集約 ・ 多言語対応などユニバーサルデザインへの配慮を検討 ③ まちなかの回遊が可能となる歩行者・自転車ネットワークの整備やレンタサイクルの充実、シェアサイクルの導入 ・ レンタサイクルの充実 ・ ハイキング事業の充実 ・ 水辺空間等を活用したにぎわいづくり ④ 鉄道ゲージを活かした仕掛けづくり ・ サンタ列車等の企画列車の運行、スタンプラリーの実施 ・ 3ゲージを楽しむイベントの開催

5. 目標達成に必要な施策・事業

1) 戦略実施方針

各種戦略においては、着目する課題を洗い出し、ハード整備・ソフト施策を効果的かつ効率的に組み合わせた施策パッケージを構成します。目標達成に資する施策をとりまとめ、「都市交通やまちづくりの施策をパッケージ」化することにより、①重点的な施策の推進、②幅広い施策の官民連携による総合的、一体的な推進、③シナリオに基づく各施策の連携・連動といった相乗効果が期待されます。

都市総合交通戦略の施策パッケージにおいては、総合計画、都市計画マスタープランをはじめ、平成 29 年度に策定した桑名市立地適正化計画、桑名駅周辺土地利用構想への提言（桑名駅周辺土地利用構想懇話会，平成 29 年 5 月）、養老線交通圏地域公共交通網形成計画（平成 29 年 10 月）及び桑名駅周辺地区整備構想（平成 30 年 8 月）を踏まえ、その実現性も加味しながら多様な施策・事業を検討します。

2) 戦略プラン

(1) 戦略Ⅰ 広域交通網と地域内交通網それぞれが円滑に機能し、地域振興や地域間交流の促進に繋がる交通ネットワークの形成

1. 戦略の基本的な考え方

桑名市の交通網はバスにおいては市域における人口カバー率が 80%を超えるなど高い利便性を示しています。一方、高速道路のインターチェンジなど広域ネットワークの結節点が多数存在し、中部圏の産業においても重要な役割を担っています。

また、平成 39 年（2027 年）にはリニア中央新幹線が開通し、東京一名古屋間を 40 分間で結ぶとされ、桑名市までは東京から概ね 1 時間程度で到達することが可能となります。このため、広域交通網はもとより、地域内交通網においてもそれぞれ円滑に機能していくため、これらが地域間交流の促進に繋がる交通ネットワークの形成を推進していく必要があります。

2. 戦略（具体的施策）

① まちづくり計画や観光振興等と連携した持続可能なバスネットワークの再編及び公共交通軸の形成

桑名市の観光資源を内外に発信するため、観光客誘致の取組との連携を深め、マスコミ等を通じた効果的な情報発信に取り組みます。

② 交通行動の変容を含む各種公共交通利用促進施策の展開

利用者及び観光ニーズに応じたサービスの改善や、リニア中央新幹線の開業にともなう観光・産業基盤の強化に取り組みます。

③ 産業立地に資する道路ネットワークの整備

工業団地周辺における幹線道路の整備や高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備やボトルネックとなっている橋梁の架け替え事業に取り組みます。

3. 期待される効果（アウトカム）

桑名市の広域ネットワークの有効活用と地域間交通の利便性が高まることで、観光客数の増加や産業の活性化が図られる

評価指標	現況値	目標値	選定理由・根拠資料
観光入込客数の増加	観光入込客数 18,120 千人/年 (H27)	観光入込客数 20,000 千人/年 (H37(2025))	まちづくりや観光振興との連携により、利用者にとって利便性の高い交通ネットワークが形成され、観光客数が増加 【資料】桑名市観光文化課
都市計画道路整備率の増加	都市計画道路整備率 68.6% (H30)	都市計画道路整備率 71.0% (H37(2025))	工業団地や高速道路へのアクセス道路の整備により産業に資する利便性の向上が図られる道路整備が促進 【資料】桑名市

*観光入込客数の目標値は、実績値より年間約 15 万人/年の増加傾向であることを加味して設定

(2) 戦略Ⅱ 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

1. 戦略の基本的な考え方

今後、少子高齢化に伴う通勤・通学需要の減少が予測されることから、現在の鉄道・路線バスのサービス水準の低下が懸念されており、地区間の相互乗り入れなど地域ニーズに応じた維持・活性化の取組が必要です。特に、養老線・北勢線の利用者は少なく、今後も減少傾向の見込みであり、需要を喚起する取組が必要となっています。

一方、公共交通利用が不便な地区（駅から 800m 以遠、バス停から 300m 以遠）における高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化の進展により、自動車を運転できなくなる等、外出機会の低下による健康への影響が懸念されており、新たな移動システムの検討などが求められています。

2. 戦略（具体的施策）

① 桑名、多度、長島の各地区相互を連絡し、桑名市の一体性の強化に資する公共交通体系の構築

コミュニティバスの多度・長島ルートの実施や乗り継ぎダイヤや重複路線の調整を行い、効率的な公共交通の維持・活性化に取り組みます。

② 交通結節点における乗継情報の提供や駐車・駐輪施設及び休憩・交流空間等の充実

サイクルアンドライドを可能にする養老線の駐輪場の充実などに取り組みます。

③ 高齢者を始め、地域ニーズに対応したコミュニティバスの充実やデマンド交通等の導入

地域ニーズに応じたコミュニティバスのダイヤ編成や公共交通空白地帯の解消に取り組みます。

④ 総合的な交通需要管理施策の展開によるピーク時交通量の平準化

シームレスな公共交通を実現するために北勢線や養老線のコミュニティバスとの接続利便性の向上や自動運転技術導入など新たな移動システムの検討に取り組みます。

3. 期待される効果（アウトカム）

桑名駅の交通結節点機能の充実が多度・長島地区との連携強化に波及し、公共交通相互や公共交通と他の交通手段との利便性が高まることで、公共交通の利用意向が増加

評価指標	現況値	目標値	選定理由・根拠資料
公共交通利用者数の増加 (鉄道駅は年間乗車人員、路線バスは、コミュニティバスは日曜を除く年間利用者数)	市内鉄道駅 10,462 千人/年 (H26) 路線バス 2,678 千人/年 (H27) コミュニティバス 152 千人/年 (H29) 全体 13,292 千人/年	市内鉄道駅 11,000 千人/年 (H37(2025)) 路線バス 2,800 千人/年 (H37(2025)) コミュニティバス 160 千人/年 (H37(2025)) 全体 13,900 千人/年 (H37(2025))	桑名駅をはじめとする交通結節点機能の強化により、公共交通相互及び他の交通手段との連携強化により、桑名市全域にその波及効果が期待され、公共交通全体の利用者数が増加 【資料】 三重県統計書、統計からみた桑名市
公共交通を利用したいと思う人の割合の増加 (利用意向がある人の割合)	62.9% (H27)	70.0% (H37(2025))	交通結節点機能の強化とともに各種公共交通利用促進施策を展開することで、公共交通の利用意向が増加 【資料】 桑名市まちづくりアンケート調査

* 公共交通利用者数の目標値は、実績値より鉄道、路線バス及びコミュニティバスの 5% の増加率を設定

* コミュニティバスは平成 30 年 7 月より日曜運行を休止

* 公共交通を利用したいと思う人の割合の目標値は、利用促進施策の展開等により 1 割程度増加すると設定

(3) 戦略Ⅲ 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

1. 戦略の基本的な考え方

道路整備を上回る自動車利用の増加により、主要な幹線道路相互の交差点や主要駅周辺の踏切等で渋滞が発生しています。過度な自動車依存から脱却し、道路空間の再配分など新たな道路の使い方など歩行者・自転車通行空間の確保やバス待ち空間の確保などに取り組んでいく必要があります。

鉄道や幹線道路などによる地域の分断は、地域コミュニティや地域間交流、アクセス利便性などを低下させる要因となりますが、桑名駅では自由通路の整備により東西分断の解消が図られることとなり、今後、地域間交流とにぎわいを促進していくうえで、駅前広場の充実など更なる取組が必要です。

2. 戦略（具体的施策）

① 踏切横断交通の削減に資する都市計画道路等未改良区間の整備促進

都市計画道路の整備や主要渋滞箇所における渋滞対策を行い、特に踏切横断交通の事故防止に取り組めます。

② 既存ストック（現道）を活用した道路改良

計画的な維持・補修に取り組み、市民の安全性や快適性を向上させます。

③ 道路機能の明確化と機能に応じた道路空間の確保及び道路空間の再配分

円滑な自動車走行環境の確保に努めます。

④ 生活道路等における安全な歩行者・自転車通行空間の確保とネットワークの形成

歩行者、自転車等の安全性や快適性に配慮した道路空間の確保に努めます。

⑤ バス走行ルートと重複する都市計画道路の整備・改良

バス走行における定時性の確保や安全なバス待ち環境を確保します。

⑥ 桑名駅自由通路整備

桑名駅の整備による機能充実や、橋上駅舎改築、東西自由通路の整備や駅前広場の充実を行い、にぎわいと交流の促進に努めます。

3. 期待される効果（アウトカム）

多様な交通が安全・安心に移動できる道路環境が整備されることで、健康で環境にやさしい徒歩や自転車の利用機会が増加し、道路整備に対する満足度が向上

評価指標	現況値	目標値	選定理由・根拠資料
桑名市民の代表交通手段における自動車利用割合の減少	70.0% (H23)	65.0% (H37(2025))	総合的な交通需要管理施策等の展開により、過度な自動車利用からの転換を促進することで、自動車利用割合が減少 【資料】 第5回中京都市圏パーソントリップ調査
市内の道路整備に対する満足度の向上 (満足とどちらかといえば満足の合計値)	生活道路 24.2% 幹線道路 26.9% (H27)	生活道路 幹線道路 ともに 30% (H37(2025))	多様な交通が安全・安心に移動できる道路環境が整備されることで、道路整備に対する満足度が向上 【資料】 桑名市まちづくりアンケート調査

* 代表交通手段における自動車利用割合の目標値は、総合的な交通需要管理施策等の展開により、概ね10年前（平成13年）の値程度まで減少すると設定

* 市内の道路整備に対する満足度の目標値は、道路環境の整備・改善により1～2割程度増加すると設定

(4) 戦略Ⅳ 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

1. 戦略の基本的な考え方

効果的な交通施策によって、まちなかの魅力を高め、にぎわいを創出していくことが求められており、歴史・文化等地域資源などの桑名らしさを十分に活用していくことが望めます。

まちづくりの観点からも、まちなかにおける多様な都市機能を誘導するなどの取組は交通システムが大きな役割を担っていくことになります。まちなか回遊が可能となる、歩行者・自転車ネットワークの整備や、様々なソフト施策をはじめ、全国でも珍しい3ゲージがそろった桑名駅の魅力を活かした、桑名市、事業者、市民等が連携した一体となった取組が今後とも必要となってきています。

2. 戦略（具体的施策）

① 桑名らしさを醸し出す歴史・文化等地域資源を活用したまちなかの魅力とにぎわい空間の創出

イベント開催とコミュニティバスの連携や観光バス用駐車場の整備、広域観光の取組などまちなかの魅力のにぎわいづくりに努めます。

② 利便性の高い都市機能施設（商業・業務・医療・福祉、教育・文化機能等）の立地誘導と魅力的なデザイン整備

ニーズの高い施設を駅周辺に集約するなど利便性の高い都市づくりを推進することやユニバーサルデザインを踏まえた多言語化対応などを推進します。

③ まちなかの回遊が可能となる歩行者・自転車ネットワークの整備やレンタサイクルの充実、シェアサイクルの導入

レンタサイクルやハイキング事業の充実などまちなかを回遊できる歩行者・自転車ネットワークの、水辺空間を活用したにぎわいづくりに取り組みます。

④ 鉄道ゲージを活かした仕掛けづくり

サンタ列車などの企画電車の運行や、県外事業者と連携したスタンプラリーの実施、3ゲージを楽しむイベント開催など、鉄道を活かした仕掛けづくりを行います。

3. 期待される効果（アウトカム）

桑名駅周辺では、橋上駅化や自由通路等の交通施設が整備・充実し、中心市街地の活性化に対する満足度が向上

評価指標	現況値	目標値	選定理由・根拠資料
中心市街地（桑名駅周辺）が活性化していると思う人の割合 （そう思うとどちらかといえばそう思うの合計値）	29.5% (H27)	40% (H37(2025))	桑名駅周辺の活性化を支援する交通環境が整備され、魅力とにぎわいに対する満足度が向上 【資料】 桑名市まちづくりアンケート調査

* 中心市街地（桑名駅周辺）が活性化していると思う人の割合の目標値は、戦略全体（Ⅰ～Ⅳ）における総合的な効果発現を期待し、現況値から3～4割程度増加すると設定

3) 施策パッケージとアクションプログラム

桑名市都市総合交通戦略の目標達成に必要な施策・事業のプログラムを次項に整理します。

施策実施時期は、大きく前期（平成 30 年度（2018 年度）～平成 33 年度（2021 年度））と後期（平成 34 年度（2022 年度）～平成 37 年度（2025 年度））に区分し、前期では桑名市の玄関口であり、桑名市総合医療センターをはじめ多様な都市機能が立地する桑名駅周辺において、集約型都市構造の形成に向け重要な役割を果す中心拠点の形成を図るため、桑名駅自由通路、桑名駅橋上駅舎の整備及び桑名駅東西駅前広場の整備などを戦略的に進めるものとします。

アクションプログラムの一覧

実施内容 (戦略プラン)		実施内容 (戦略プラン)	取組主体	実施時期			
				前期 H30～H33 (2018～2021)	後期 H34～H37 (2022～2025)		
Ⅰ) ネットワーク形成	①	まちづくり計画や観光振興等と連携した持続可能なバスネットワークの再編及び公共交通軸の形成	ユネスコ無形文化遺産等、観光誘客との連携	桑名市、交通事業者 地域	○	○	
			マスコミ等を利用して、地域の魅力を情報発信	桑名市、交通事業者 地域	○	○	
	②	交通行動の変容を含む各種公共交通利用促進施策の展開	利用者及び観光ニーズに応じたサービス改善	桑名市、交通事業者	○	○	
			リニア中央新幹線の開業に伴う観光・産業基盤の強化	桑名市、交通事業者 民間企業	○	○	
	③	産業立地に資する道路ネットワークの整備	工業団地周辺における幹線道路の整備	桑名市、三重県	○	○	
			高速道路へのアクセス道路の整備	桑名市、三重県	○	○	
			国道1号桑名東部拡幅事業（伊勢大橋架け替え）の促進	国	○	○	
Ⅱ) 鉄道・バス活用	①	桑名、多度、長島の各地区相互を連絡し、桑名市の一体性の強化に資する公共交通体系の構築	コミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整	桑名市	○	○	
			コミュニティバス多度長島ルートの充実	桑名市	○	○	
			コミュニティバスと民間バスとの重複路線を見直し、公共交通の維持を図る	桑名市	○	○	
	②	交通結節点における乗継情報の提供や駐車・駐輪施設及び休憩・交流空間等の充実	養老線のサイクルアンドライド駐輪場の充実（下野代、下深谷、播磨駅）	桑名市	○		
			高齢者を始め、地域ニーズに対応したコミュニティバスの充実やデマンド交通等の導入	利便性を図るコミュニティバスのダイヤ編成のための協議	桑名市、交通事業者 道路管理者、地域	○	○
	③		公共交通空白地帯の解消	桑名市、交通事業者	○	○	
			北勢線及び養老線とコミュニティバスの接続を検討	桑名市、交通事業者	○	○	
	④	総合的な交通需要管理施策の展開によるピーク時交通量の平準化	新たな移動システムや自動運転技術の導入検討	桑名市、交通事業者、 民間企業、地域	○	○	
	Ⅲ) 道路空間有効活用	①	路切横断交通の削減に資する都市計画道路等未改良区間の整備促進	都市計画道路未整備区間の整備	桑名市、三重県	○	○
主要渋滞箇所における渋滞対策の検討				道路管理者、地域	○	○	
②		既存ストック（現道）を活用した道路改良	計画的な維持補修の実施	道路管理者	○	○	
③		道路機能の明確化と機能に応じた道路空間の確保及び道路空間の再配分	円滑な自動車走行環境の確保	道路管理者	○	○	
④		生活道路等における安全な歩行者・自転車通行空間の確保とネットワークの形成	歩行者、自転車等の安全性や快適性に配慮した道路空間の確保	道路管理者	○	○	
⑤		バス走行ルートと重複する都市計画道路の整備	バス走行における定時性の確保や安全なバス待ち環境の確保	道路管理者、交通事業者	○	○	
				桑名駅の整備による機能充実	桑名市、交通事業者	○	
				橋上駅舎改築、東西自由通路の整備	桑名市、交通事業者	○	
⑥		桑名駅自由通路	桑名駅前広場の充実	桑名市、交通事業者 民間企業	○	○	
Ⅳ) まちなか活性化	①	桑名らしさを醸し出す歴史・文化等地域資源を活用したまちなかの魅力とにぎわい空間の創出	ミズベ・マルシェの開催とコミュニティバス臨時運行の連携	桑名市、民間企業 地域	○	○	
			六華苑周辺のバス用駐車場の整備	桑名市	○		
			広域観光PR、スタンプラリーの実施等、観光団体との連携	桑名市、交通事業者	○	○	
	②	利便性の高い都市機能施設（商業・業務・医療・福祉、教育・文化機能等）の立地誘導と魅力的なデザイン整備	行政施設、商業施設等の住民ニーズの多い施設を駅周辺へ集約	桑名市、民間企業	○	○	
			多言語対応などユニバーサルデザインへの配慮を検討	桑名市、交通事業者	○	○	
	③	まちなかの回遊が可能となる歩行者・自転車ネットワークの整備やレンタサイクルの充実、シェアサイクルの導入	レンタサイクルの充実	桑名市、交通事業者	○	○	
			ハイキング事業の充実	交通事業者	○	○	
			水辺空間等を活用したにぎわいづくり	桑名市、民間企業 地域	○	○	
	④	鉄道ゲージを活かした仕掛けづくり	サンタ列車等の企画列車の運行、スタンプラリーの実施	交通事業者	○	○	
			3ゲージを楽しむイベントの開催	桑名市、交通事業者 地域	○	○	

4) 評価・推進体制

桑名市都市総合交通戦略では、市民、地域、交通事業者、桑名市など、関係者個々の役割を明確化するとともに、関係者相互が連携・協働し、各種施策・事業を効果的かつ効率的に進める必要があります。

桑名市は、戦略プランに基づく施策・事業の実施はもとより、円滑かつ確実な取り組みを進めるうえで必要となる組織体制を整え、戦略目標の実現に向けたトータルコーディネートとしての役割を担うとともに、市民、地域及び交通事業者などの取り組みへの支援や必要となる情報提供を行うものとします。

また、桑名市都市総合交通戦略は、「桑名市都市総合交通戦略協議会」において、計画（PLAN）－実行（DO）－評価（CHECK）－改善・見直し（ACTION）によるPDCAサイクルに基づく成果目標の達成度及び個別施策・事業の進捗を踏まえ、必要に応じて計画の見直しに取り組むものとします。

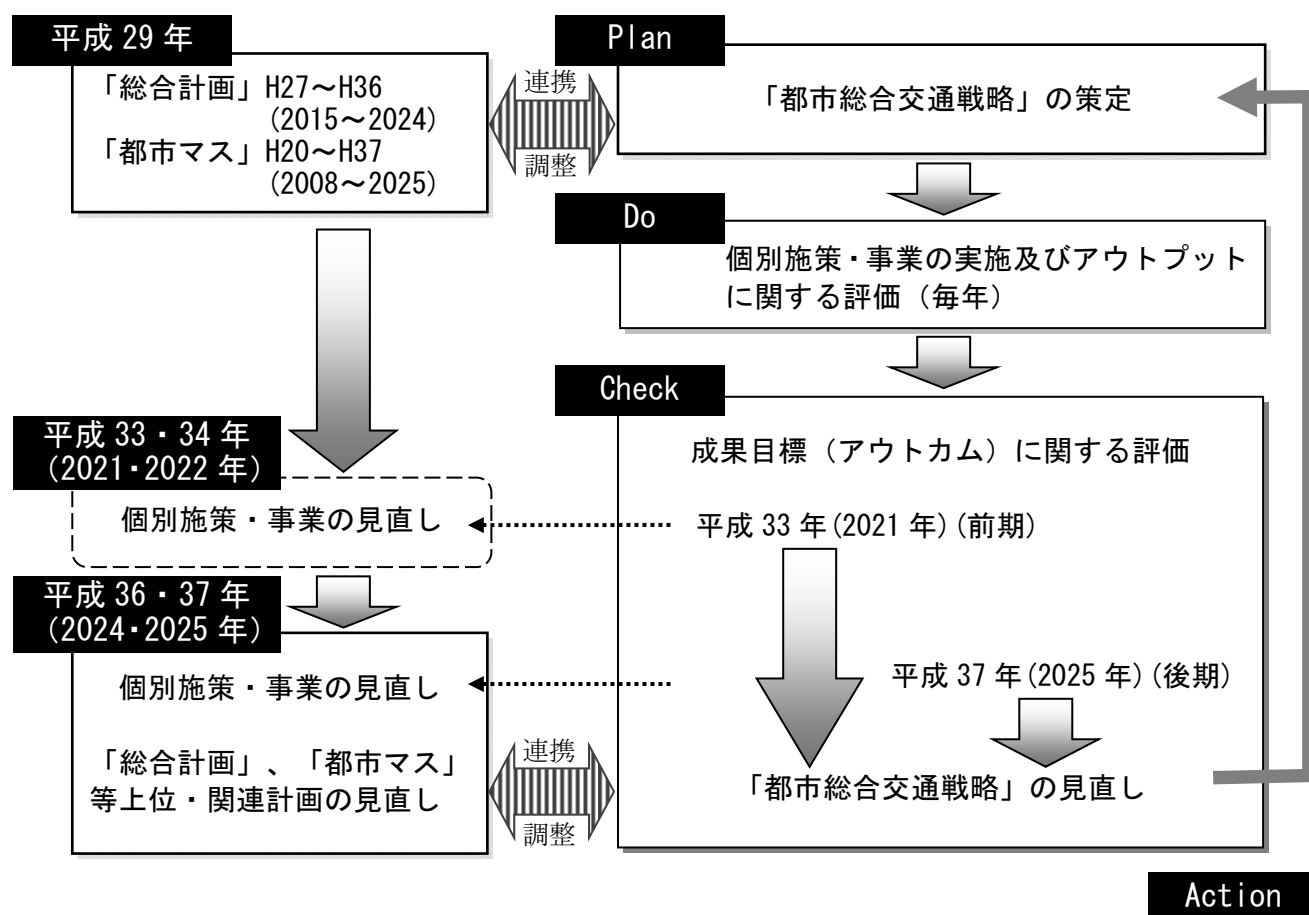


図 5.1 PDCA サイクルの実施時期



本物力こそ桑名力