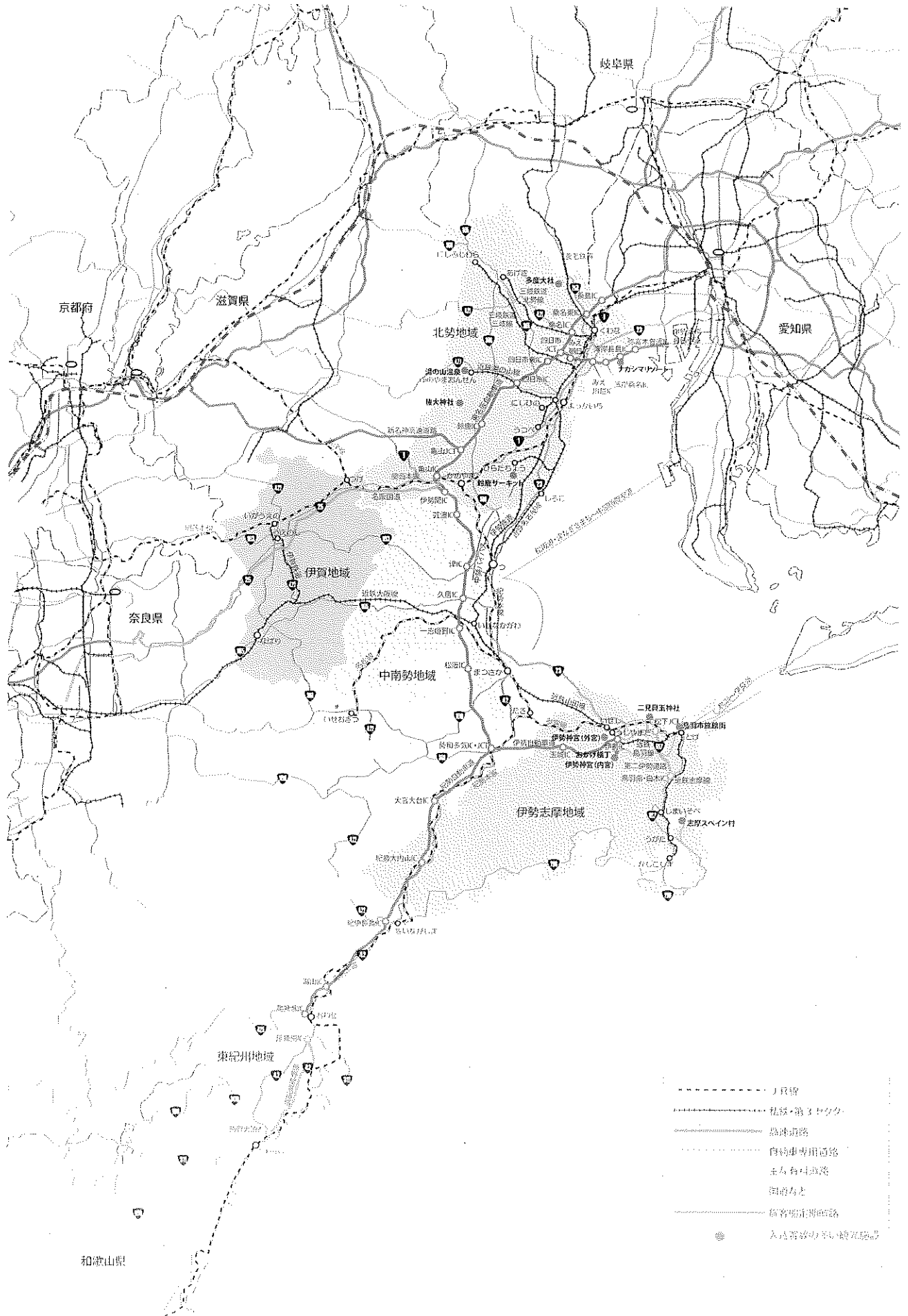


三重県総合交通ビジョン(素案)

目 次

第1章 三重県の概況.....	1
1-1 社会経済状況.....	1
1-2 行動目的にみる人の移動.....	9
1-3 交通基盤・サービスの状況.....	15
1-4 新たな技術の動き.....	26
第2章 三重県の交通課題.....	27
2-1 県民の日常生活を支える交通に対する課題.....	27
2-2 交流や経済活動を支える交通に対する課題.....	28
2-3 安全・安心な交通に対する課題.....	29
2-4 次世代を支える交通に対する課題.....	29
第3章 三重県総合交通ビジョンの基本理念.....	30
第4章 基本方針.....	31
4-1 まちづくりと連携した生活交通の維持確保.....	31
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上.....	31
4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進.....	32
4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備.....	33
第5章 実施方針.....	34
5-1 持続可能なまちづくりに資する交通拠点と多様な交通ネットワークの構築.....	34
5-1 モビリティマネジメントの推進.....	34
5-1 自転車の積極的な活用に向けて.....	35
5-2 都市間交通ネットワークの充実および広域交通結節点ネットワークの維持・充実に向けて.....	35
5-2 リニア中央新幹線名古屋駅・県内中間駅への利便性の向上.....	36
5-2 総合港湾としての四日市港の機能強化.....	38
5-3 災害に強い交通施設の整備と災害発生時の交通基盤を活用した地域の支え合いに向けて.....	39
5-3 交通基盤の維持管理.....	39
5-3 誰もが安心して移動できる交通に向けて.....	40
5-3 交通安全の推進による安心のまちづくり.....	40
5-4 新たな交通技術や情報通信技術の活用の検討.....	41
5-1・2・3 県内道路の整備・改良の推進.....	41
5-1・3 交通機関ナンバリングによる利便性の向上.....	42

◆三重県全体図



第1章 三重県の概況

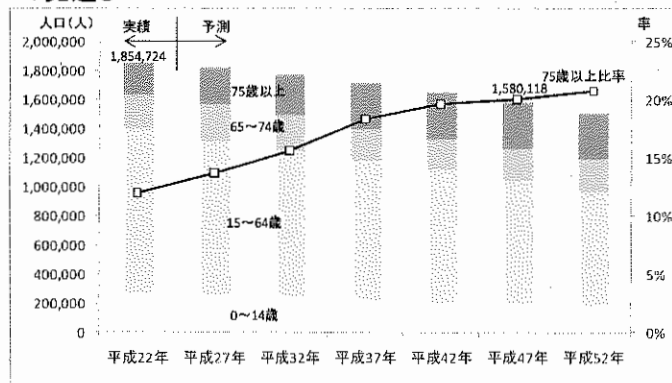
1-1 社会経済状況

(1) 今後の人口動態の変化

◆ 高齢化の進展と人口減少社会の到来

三重県の人口は今後減少するとともに、高齢化が進展する結果として、平成47年(2035年)には75歳以上の後期高齢者の比率が20%に達するものと想定されています。

■ 三重県の将来人口の見通し

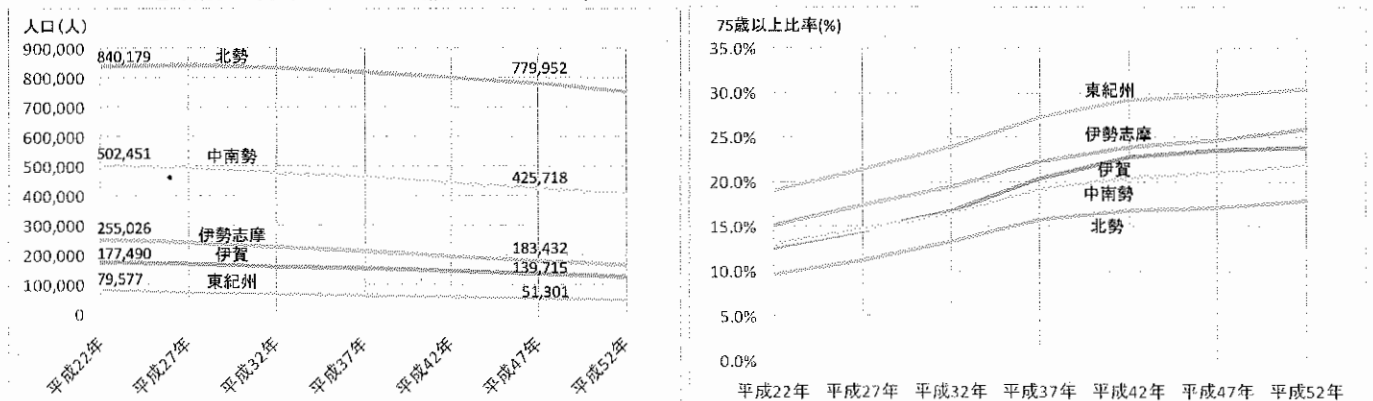


資料:日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

地域別に人口変化を見ると、特に伊勢志摩地域や東紀州地域で人口減少が大きく、また高齢化率も高くなり、平成47年時点では75歳以上の比率が東紀州地域では30%に達するものと想定されています。

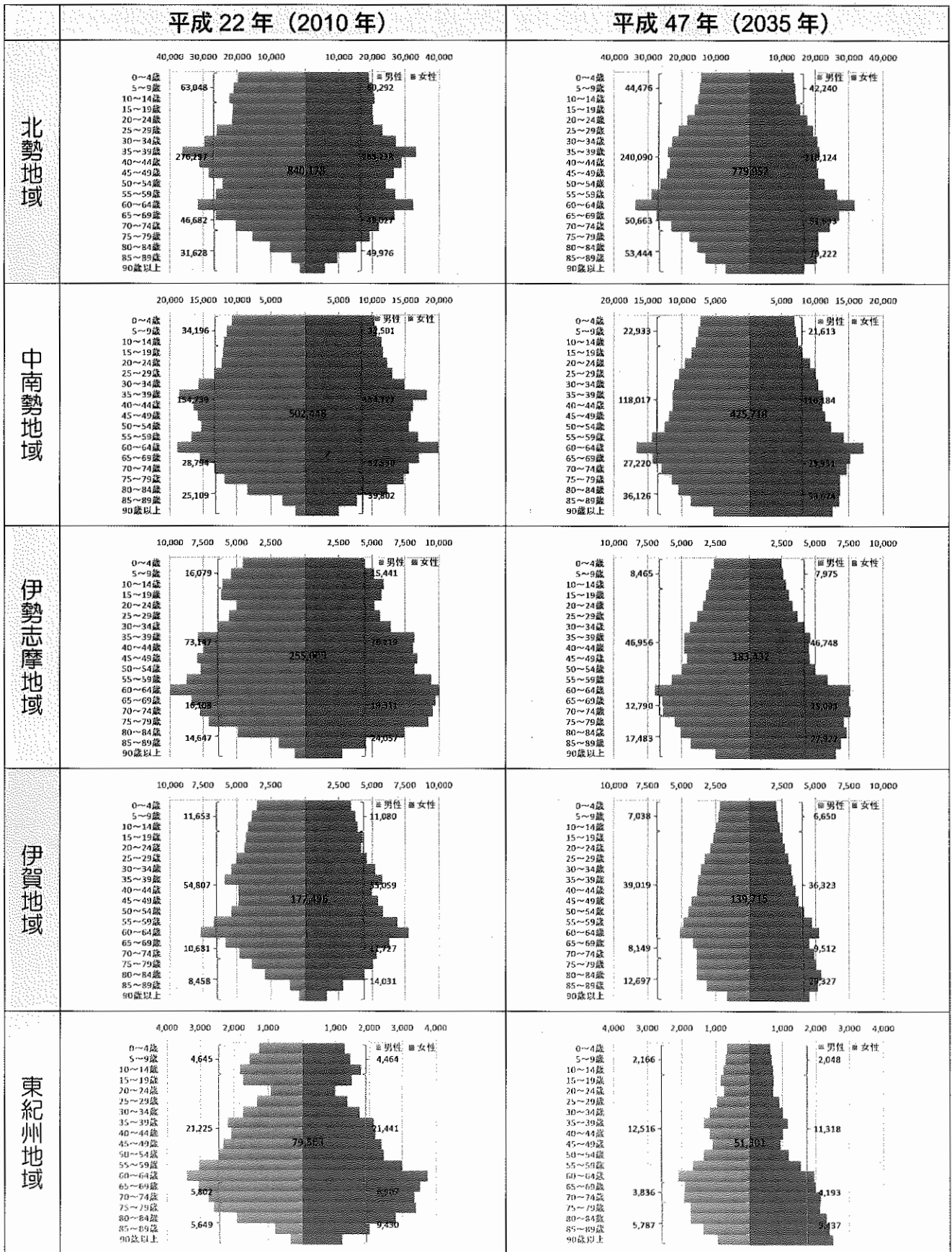
高齢者が多くなると、加齢に伴う身体機能の低下等により自家用車の利用をやめる人も出てくるため、生活の移動手段の確保が必要とされています。

■ 地域別の将来人口と75歳人口比率の変化



資料: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)

■ 三重県の地域別の平成 22 年と平成 47 年の人口ピラミッドの比較



資料：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) 産業

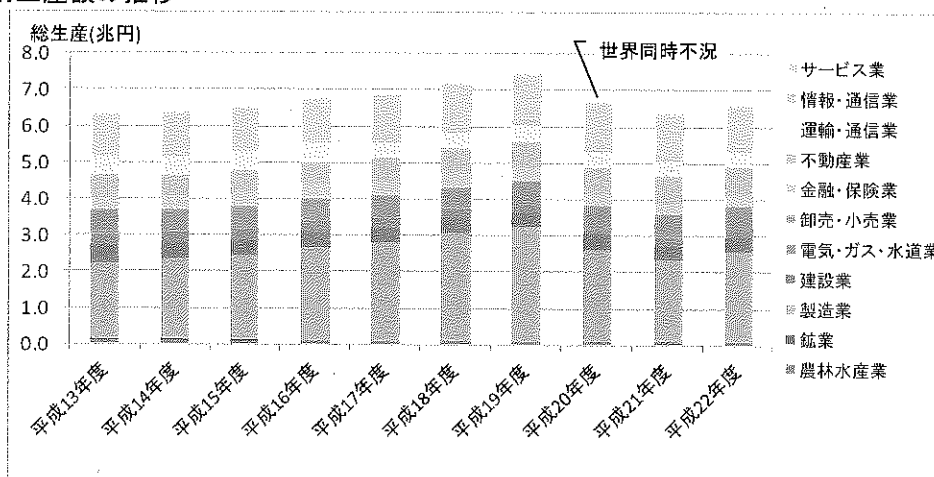
◆ 県内の生産を支えてきた製造業の伸び悩み

本県は日本全体と比較すると、県内総生産に占める製造業の割合が高くなっています。

2000年代初頭に液晶関連企業が多く立地したこともあり、平成15年度以降、製造業の産出額が増加しましたが、平成19年度をピークに、平成20年度以降の世界同時不況や、アジア諸国の製造業の台頭などもあって製造業の生産額が伸びていません。

県内は東西南北に高速道路網が整備されていますが、高速道路のインターチェンジへのアクセス性が悪い地域が多くあることから、県民生活や産業振興を大きく妨げる要因となっています。

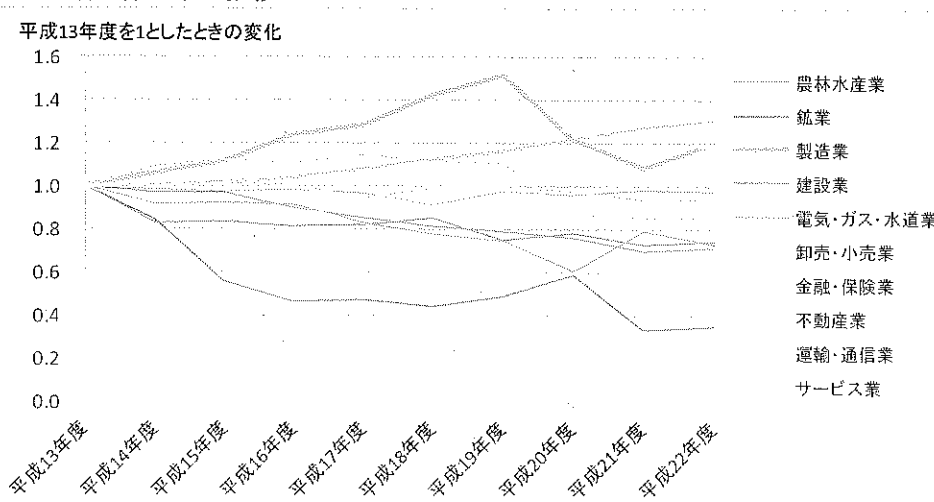
■ 産業別生産額の推移



資料：県民経済計算(各年度版、三重県)

平成13年度を1としたときの各産業の生産額の変化を見ると、10年間で生産額が伸びている産業は製造業、不動産業、運輸・通信業の3つとなっています。特に不動産業は世界同時不況の影響を受けず、順調に生産額が伸びています。

■ 産業別生産額の伸び率の推移



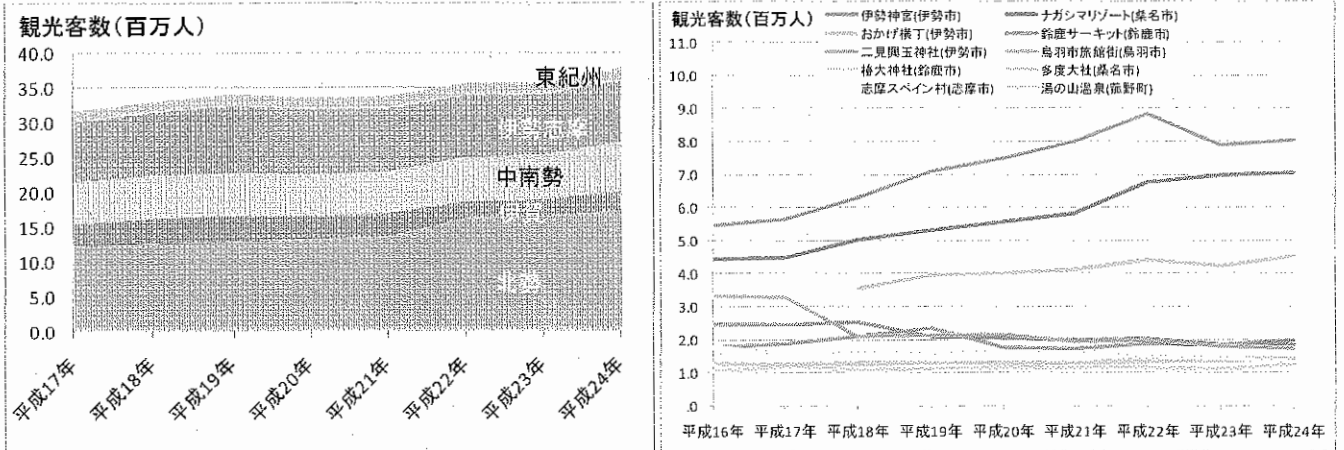
資料：県民経済計算(各年度版、三重県)

(3) 観光

平成 24 年までの数年間の地域別観光入込客数では、県内への観光客は緩やかな増加傾向にあり、県内への観光ニーズは高いものと考えられます。平成 24 年は県外からの観光客数は減少しましたが、外国人の観光客数は増加しています。

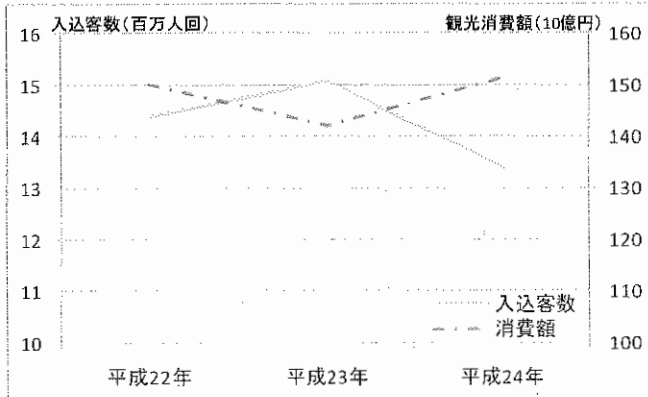
県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好ですが、観光シーズンや大規模イベント開催時に観光施設周辺の道路では大規模な混雑が発生しています。そのような中、伊勢神宮周辺では、パーク&バスライドによる渋滞対策に取り組んでいます。

■ 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数

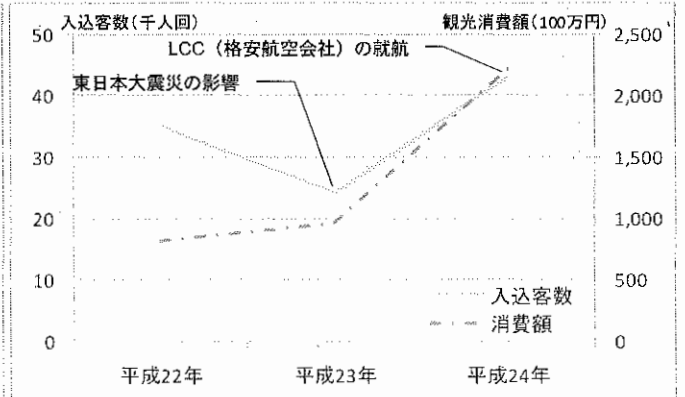


資料: 三重県統計書(各年版)

■ 県外および外国人観光客数と観光消費額の推移
《県外からの観光客》



《外国人観光客》



資料: 全国観光入込客統計(各年版、観光庁)

◆伊勢神宮のパーク&バスライド

伊勢市では、毎年年末年始や大型連休の伊勢神宮周辺の渋滞を緩和するため、神宮周辺へ向かう自家用車を臨時駐車場へ誘導し、お客様をシャトルバスで送迎するパーク&バスライドを行っています。

実施時には伊勢自動車道伊勢西IC、伊勢ICの出口規制を行い、自家用車を伊勢二見鳥羽ライン上の仮設サンアリーナICから県営サンアリーナ周辺の臨時駐車場へ誘導します。さらに、国道23号のうち1車線をシャトルバス専用レーンとすることで、神宮周辺に直接向かう車の渋滞に巻き込まれることなく円滑に到達できます。

(4) 災害

◆水害による交通機能の障害

これまで幾度となく台風や集中豪雨などの水害により県内の道路や鉄道の交通が寸断されてきました。近年では、平成21年(2009年)の台風18号によるJR名松線での土砂崩れによる不通区間発生や平成23年(2011年)の台風12号による紀伊半島大水害は、県内各地の道路災害による通行止めなど交通機能に支障を来しました。

これらのことから災害に強い道路や鉄道のための法面工事や治山工事、また「命の道」として災害に強い高規格道路の整備が進められています。

◆南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生の懸念

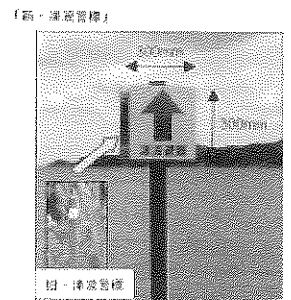
南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生が懸念されています。特にリアス式海岸が続く熊野灘沿岸部では、津波による多くの集落の孤立が懸念され、内陸の広域幹線道路から、いち早く沿岸部に至るルートを確認する道路啓開が必要となります。このことから県では、国土交通省などと連携して道路啓開基地整備や道路構造強化に取り組んでいます。同様にJR東海や近鉄では、東海・東南海・南海地震発生時の対応策として、緊急避難誘導標の設置や、避難はしごの搭載を進めています。

■ JR東海における南海トラフ地震発生時の津波避難対策

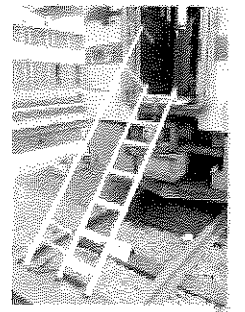
- ①津波到達が予想される地域を津波危険予想地域として設定
- ②上記地域内の線路脇約100m おきに避難場所までの方向を示した「津波警標」を設置
- ③上記地域内を乗務するすべての乗務員に避難場所、ルートを示した「津波避難地図」を常時携帯

- ④津波避難に対応した「避難場所案内図」を上記地域内の全駅に掲出
- ⑤地震等により停車した際、運転士の安全確認により、津波の恐れのないところまで迅速に列車を移動
- ⑥全編成に発電機能付き携帯ラジオと避難はしごを搭載

資料:JR 東海ニュースリリース(平成25年6月12日)



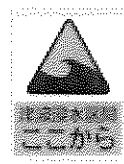
「津波警標」



■ 近鉄における南海トラフ地震発生時の対応策

- ①名古屋線、山田線、鳥羽線、志摩線、鈴鹿線、内部線の津波浸水予想区域を対象に、緊急避難誘導標を設置
- ②特急列車および一般列車への避難はしごの搭載
- ③「津波発生時の緊急避難場所」地図の作成

資料:近鉄ニュースリリース(平成25年2月12日)



津波浸水区域



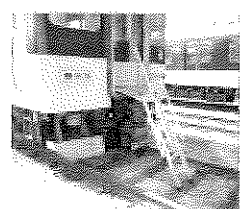
津波浸水区域



緊急避難誘導標(100m)



緊急避難誘導標(出口)



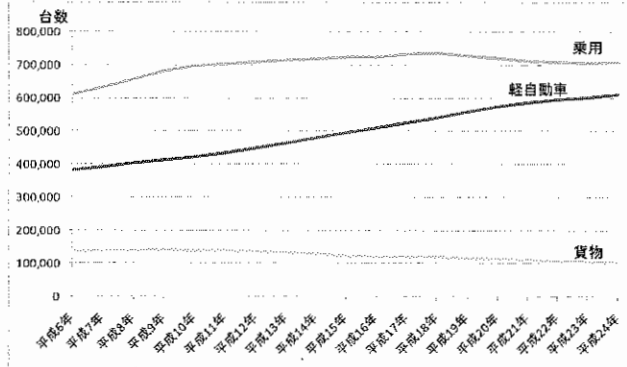
(5) 自動車保有・運転免許

県内の自動車保有台数は軽乗用車が一貫して増加しており、県民全体で自家用車への依存傾向があります。

運転免許保有者の伸び率は人口ではなく、世帯数の伸び率に比例して増加しています。

三重県では免許返納者への路線バス運賃割引制度があるものの、高齢運転者の運転免許の返納は進んでおらず、平成24年の65歳以上免許保有者に占める返納者の割合は47都道府県中3番目に低く、4年間の平均では47都道府県中、最も低くなっています。

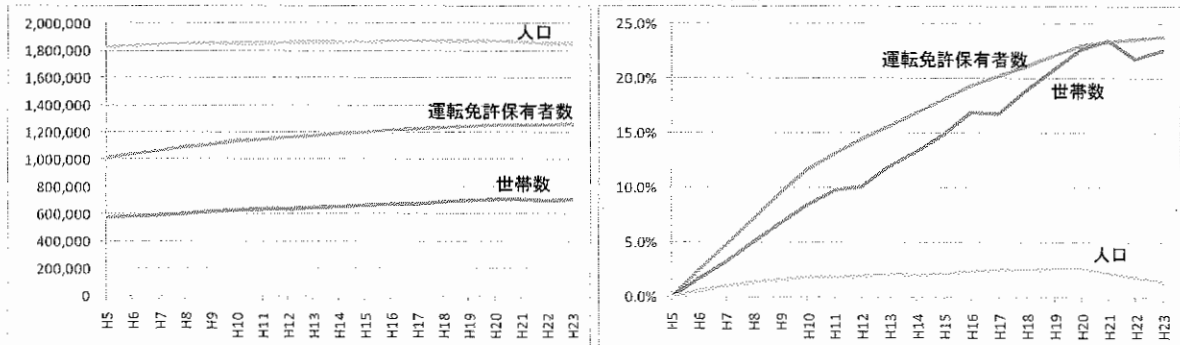
■ 自動車保有台数の推移



※乗用車の値は軽自動車を含まない値となっています。

資料：三重県自動車数要覧((社)日本自動車販売協会連合会三重県支部)

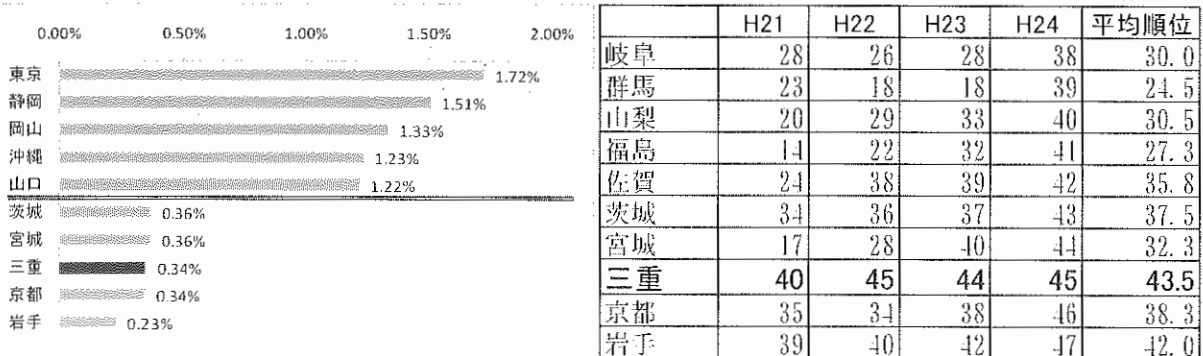
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※人口、世帯数は月別人口調査に基づきます。ただし国勢調査年においては国勢調査結果となっています。

資料：交通統計((財)交通事故分析センター)、国勢調査、月別人口調査

■ 65歳以上免許保有者に占める平成24年の返納者の割合と下位10県の順位の過去4年間の推移



資料：運転免許統計(平成24年、警察庁)

(6) 交通事故

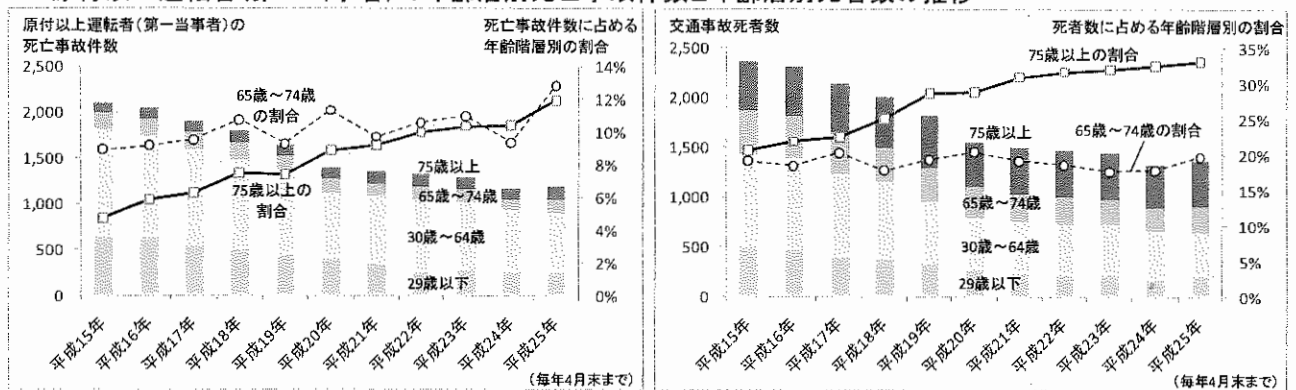
県民の高齢化が進展しているものの、日常の移動手段の確保の観点から自動車利用が減少せず、交通事故の増加が深刻な問題となっています。

◆全国の死亡事故の傾向

全国的にはここ10年間の交通死亡事故の件数は減少してきているものの、65歳以上の運転者が第一当事者となる死亡事故件数は横ばいとなっています。また、死亡事故件数に占める75歳以上の運転者の割合が増加しています。

交通事故死者総数は減少しているものの、他の年代と比べて75歳以上の死者数はそれほど減少しておらず、その結果、交通事故死者数に占める75歳以上の人の割合が増えています。

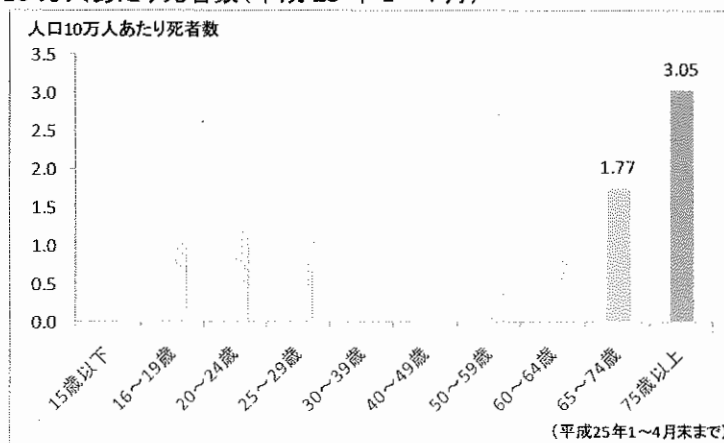
■ 原付以上運転者(第一当事者)の年齢層別死亡事故件数と年齢層別死者数の推移



資料: 交通事故統計(平成25年、警察庁)

人口10万人あたりの死者数を見ると、65歳以上の人とは他の年代と比べて死者数が多くなっており、特に75歳以上の人の死者数は64歳以下の人の3倍となっています。

■ 年齢層別人口10万人あたり死者数(平成25年1~4月)



資料: 交通事故統計(平成25年、警察庁)

◆三重県内の高齢者の死亡事故の傾向

三重県の交通事故の実態に関しては、65歳以上が第一当事者となる死亡事故が平成24年では30件あり、死亡事故全体の32.3%ありました。過去3年間では、平成21年が22.5%、平成22年が25.0%、平成23年が25.3%と65歳以上が第一当事者となる死亡事故の件数の比率は増加傾向にあります。

(7) 県外との物の動き

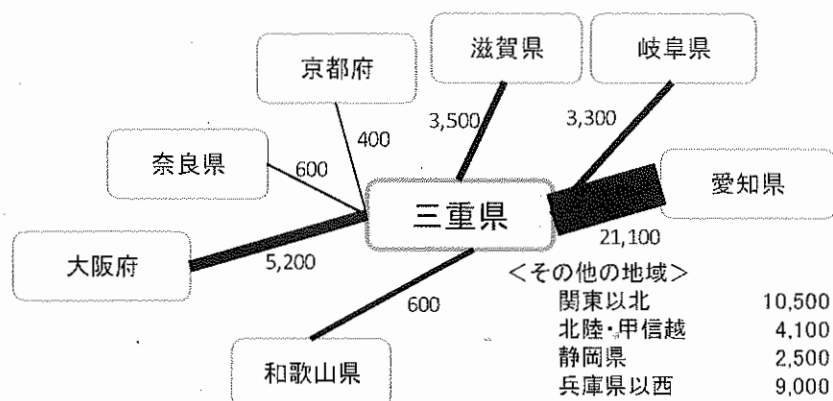
◆ 年間を通じた三重県と他都道府県との間の物の動き

愛知県との間で年間約 2,100 万トンもの貨物が移動しているほか、大阪府、および隣接する岐阜県や滋賀県との間の貨物の輸送が多くなっています。

また、東海地方、近畿地方以外でも関東以北で約 1,000 万トン、兵庫県以西でも約 900 万トンの輸送があるため、旅客と比べると、物の動きは全国各地に分散する傾向があります。

■ 三重県と他都道府県との 1 年間の物の動き(平成 23 年度、流出入合計)

(単位：千トン/年)



資料：貨物地域流動調査(平成 23 年度、国土交通省)

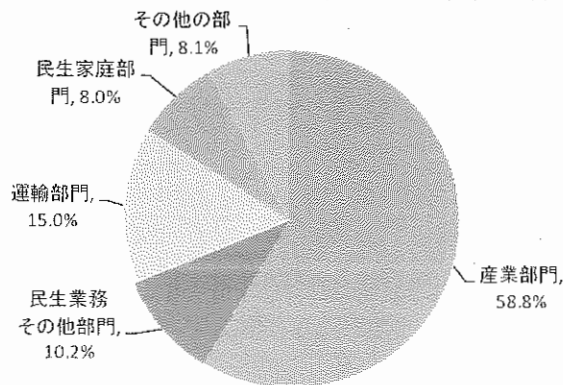
(8) 環境

三重県内で排出される温室効果ガスの 15%は運輸部門から排出されています。運輸部門が占める割合は全国平均 (19.4%) と比べて低くなっていますが、これは本県では、製造業を中心に産業部門からの排出が 58.8%と、全国平均 (34.5%) と比べて全体に占める割合が高くなっているためです。

また、三重県内の旅客交通の 9 割近くは自家用乗用車が占めており、温室効果ガスの大きな排出源となっています。

なお、三重県では、「三重県地球温暖化対策実行計画」に基づき、自動車からの排出についても、低燃費車や電気自動車などへの移行促進といった施策を通じて温室効果ガスの排出量の削減に取り組んでいます。

■ 温室効果ガス(二酸化炭素)の排出部門別排出量割合(平成 20 年度)



資料：三重県地球温暖化対策実行計画(平成 24 年 3 月)

1-2 行動目的にみる人の移動

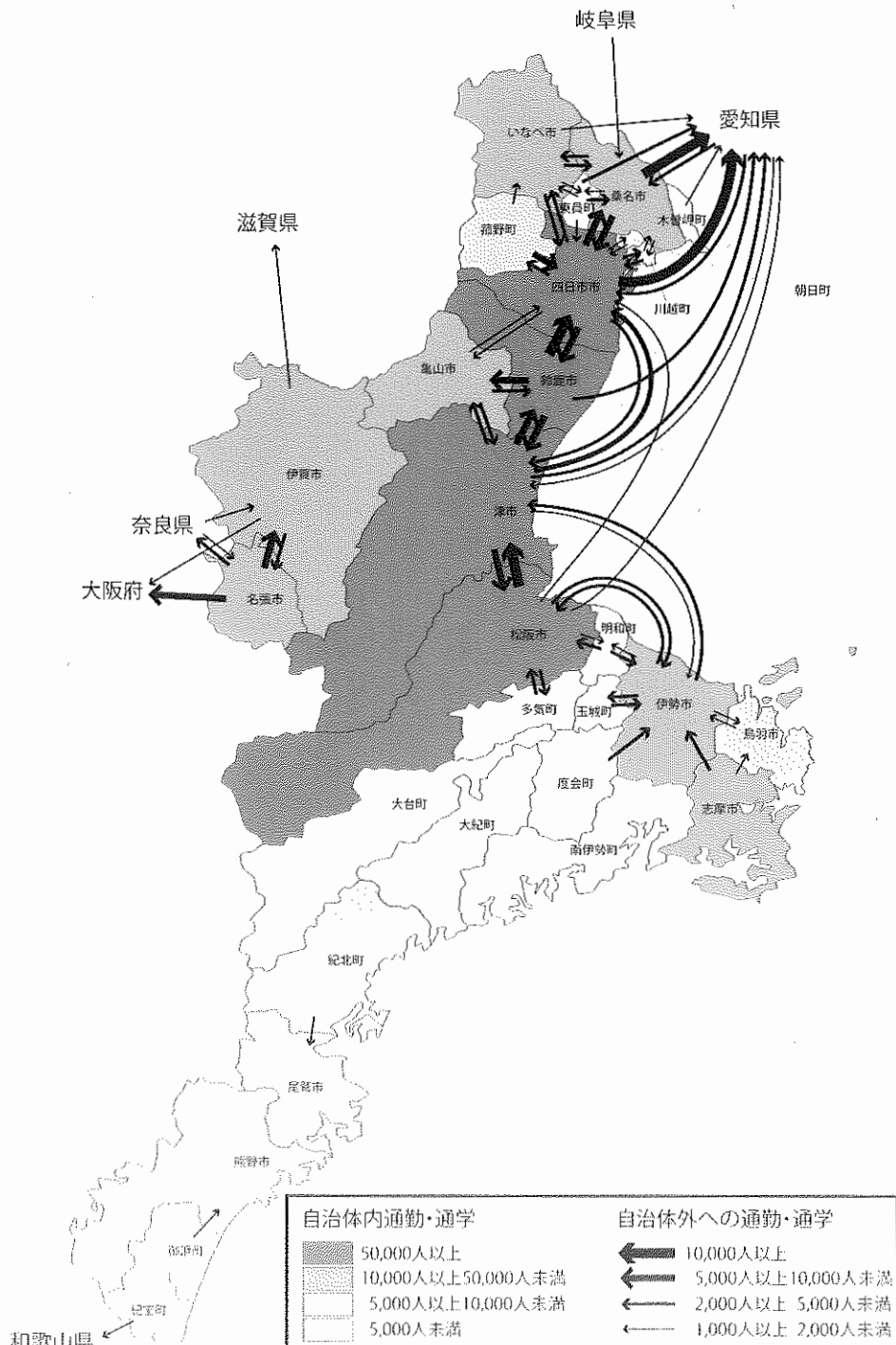
(1) 居住者の通勤・通学行動

県内の自治体では、隣接自治体間の通勤が見られるほか、四日市市と津市、津市や松阪市と伊勢市といった都市間の通勤も見られます。

四日市市や桑名市を中心に愛知県内への通勤も多くなっています。

また、伊賀地域では大阪府や奈良県、滋賀県への通勤が、東紀州地域の紀宝町では和歌山県内への通勤が見られます。

■ 県内自治体居住者の通勤・通学先分布



資料: 国勢調査(平成22年、総務省統計局)より作成

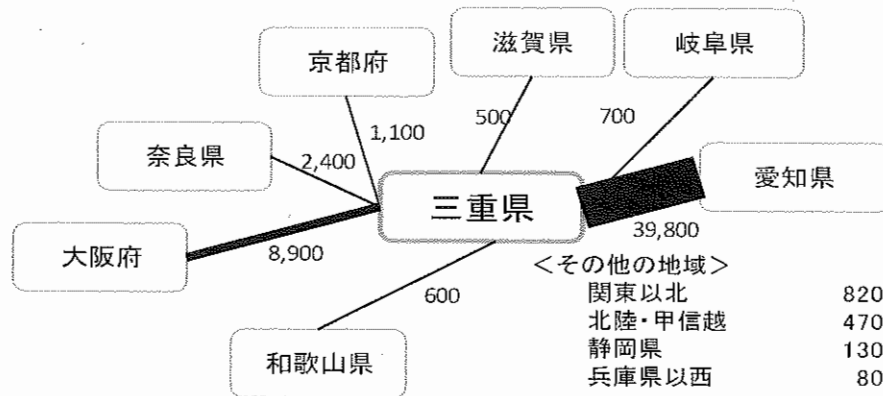
(2) 県外との人の動き

◆年間を通じた三重県と他都道府県との間の人の動き

愛知県との間で年間4,000万人もの人が移動しているほか、大阪府や奈良県など近畿地方各県との間の人の移動も多くなっています。

■ 三重県と他都道府県との1年間の人の動き(平成23年度、流出入合計)

(単位：千人/年)



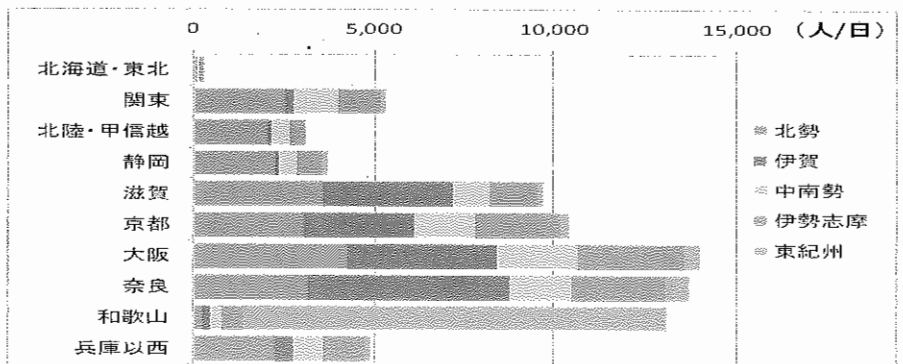
資料：旅客地域流動調査(平成23年度、国土交通省)

◆東海地方以外の地域からの県内各地域への流入

東海地方以外の地域から県内各地域への秋季1日の流入を見てみると、大阪府、奈良県、和歌山県など近畿地方の各府県からの流入が多くなっています。

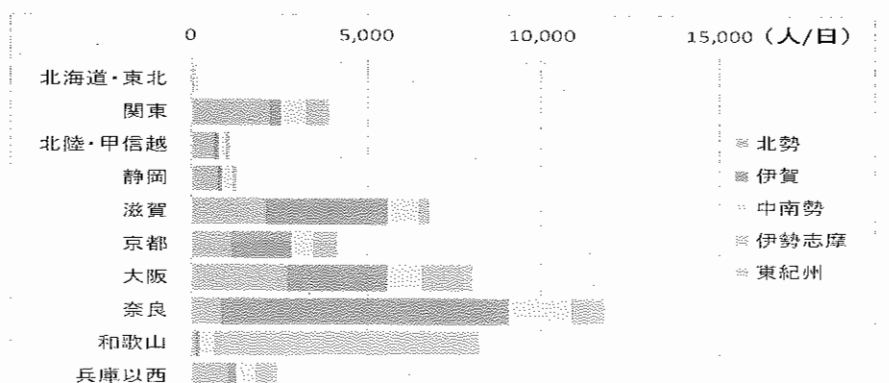
■ 観光・私用目的での秋季休日1日の県内各地域への流入

観光・私用での秋季休日1日の流入を見ると、大阪府や奈良県、京都府、滋賀県では、北勢地域と伊賀地域への流入が多く、和歌山県からは東紀州地域への流入が多くなっています。



■ 秋季平日1日の県内各地域への流入

秋季平日1日の流入は、休日よりも少なく、奈良県から伊賀地域へ、和歌山県から東紀州地域への流入が多くなっています。



資料：全国幹線旅客純流動調査(平成22年、国土交通省)

(3)中山間地域における買物の動き

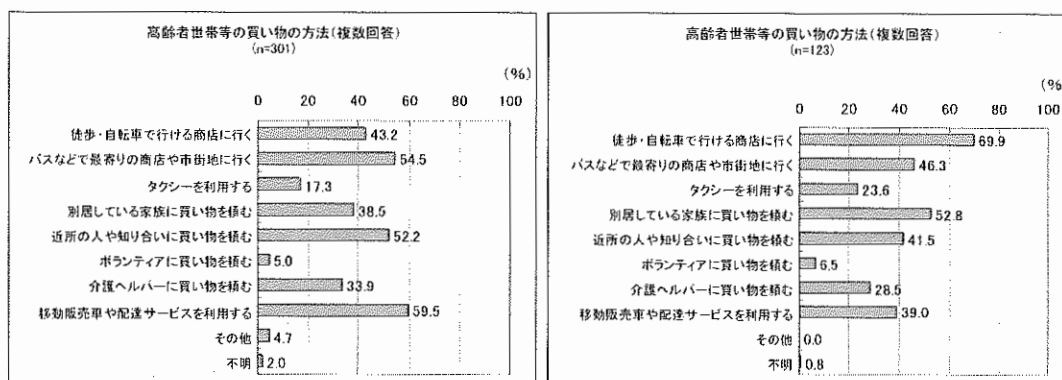
◆自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物行動

中山間地域では、徒歩や自転車で行ける距離（1.5km 以内）では比較的商店が少ないため、移動販売車などの買物支援サービスや公共交通機関が買物において重要な役割を果たしています。また、近くに別居している家族がいないケースが都市部よりも多く、近所の助け合いで対応している傾向があります。

■自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物の方法

<中山間地域>

<都市部>



資料: 地域密着型の商業連携モデル検討報告書(平成 23 年、三重県)

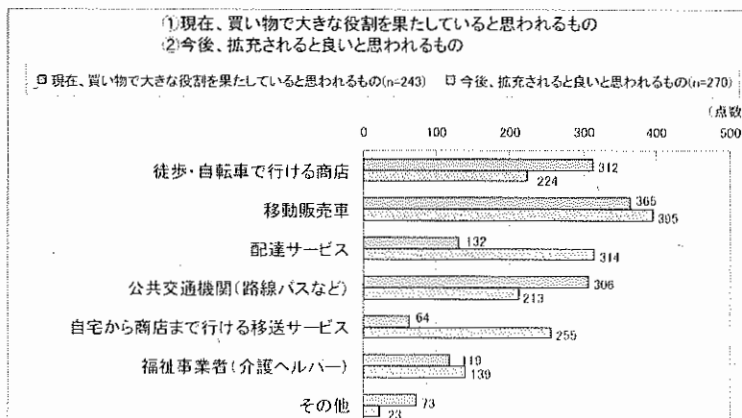
◆自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等にとって、大きな役割を果たしているもの、拡充を求めるもの

中山間地域では、移動販売車が買物において大きな役割を果たしており、今後も拡充を求める意見が多くなっています。配達サービスは、現在は大きな役割を果たしてはいませんが、潜在的なニーズが高いことがうかがえます。

自宅から商店までの移送サービスは、現況は地理的条件からタクシーを利用しにくいことや、過疎地有償運送などのサービスが充実していませんが、住民ニーズは高くなっています。

徒歩・自転車で行ける商店については、現在は大きな役割を果たしていますが、近隣の商店の数が減少していることや、特定の商店のみでは幅広い商品が購入できないと感じているためか、拡充を求めるウェイトとしては、配達サービスや移送サービスよりも低くなっています。

■中山間地域における買物で大きな役割を果たすものと、今後の拡充ニーズ



資料: 地域密着型の商業連携モデル検討報告書(平成 23 年、三重県)

地域密着型の商業連携モデル検討報告書で示す中山間地域:

平成 20 年度に三重県と県内 10 市町などで実施された「県と市町の新しい関係づくり協議会」の部会で整理された中山間地域等(過疎、山村振興、特定農山村、農林統計区分上の山間・中間農業地域をあわせたもので、市街地、住居専用地域およびこれに準ずる地域を除いている)を指します

(4) 三重県北勢地域における交通行動の推移

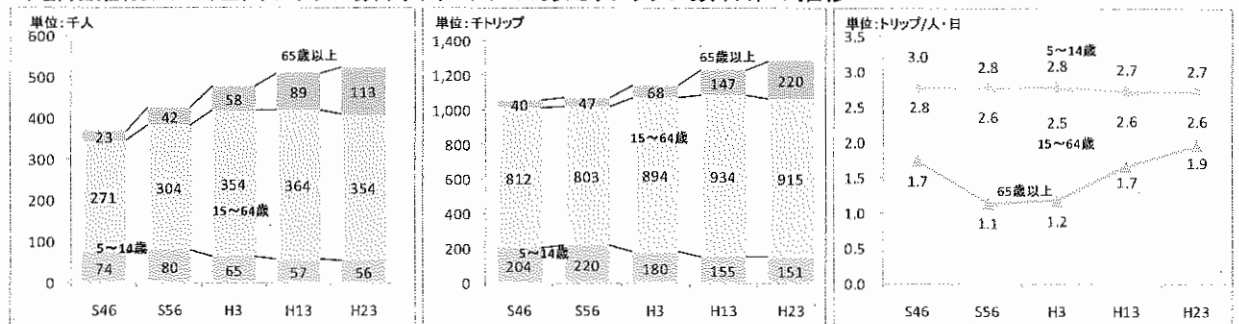
中京都市圏内の1日の人の動きを調べた中京都市圏パーソントリップ調査¹に基づいて、県内の交通行動の推移を整理します。この調査は昭和46年に第1回調査が行われて以降、ほぼ10年に1回に調査が行われており、平成23年に第5回調査が行われました。三重県内では北勢地域が調査対象区域となっています。

◆人口、トリップ数の増加はピークを迎え、今後減少することが想定されます。

調査対象区域²では人口、トリップ数とも増加しています。しかしながら中京都市圏全体では、総トリップ数が減少に転じていることから、三重県においても人口、トリップ数共にピークを迎え、今後減少することが想定されます。

一方、65歳以上の人口、トリップ数ともに増加しており、今後もこの傾向が続くと想定されます。

■ 年齢階層別人口(左)、トリップ数(中)、1人1日あたりトリップ数(右)の推移

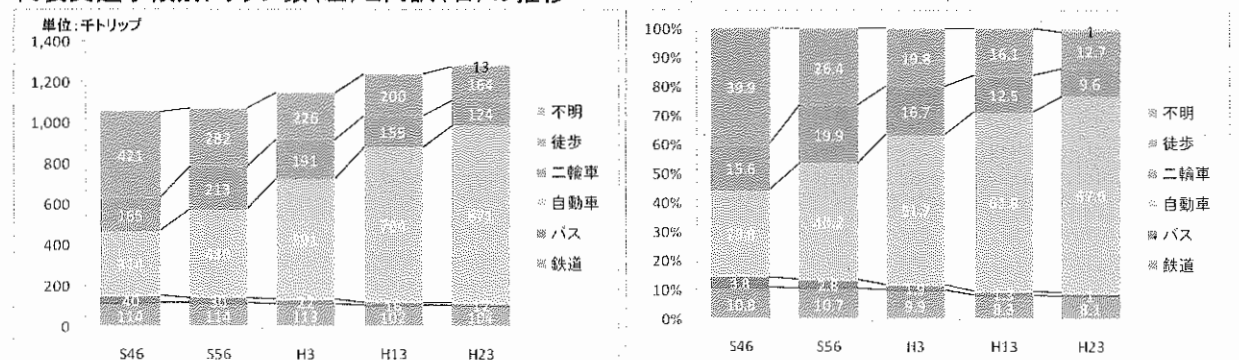


資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

◆自動車の交通量だけが增加傾向にあり、自動車依存の傾向が高まっています。

調査対象区域ではトリップ数が年を追うごとに増加していますが、増加傾向にあるのは自動車交通のみであり、その他の交通手段は減少傾向にあります。そのため全交通に占める自動車の割合が高まっており、県内の移動に対する自動車依存の傾向が高まっています。

■ 代表交通手段別トリップ数(左)と内訳(右)の推移



注: H23年調査ではオートバイと自転車は概ね1:6の比率となっています。

資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

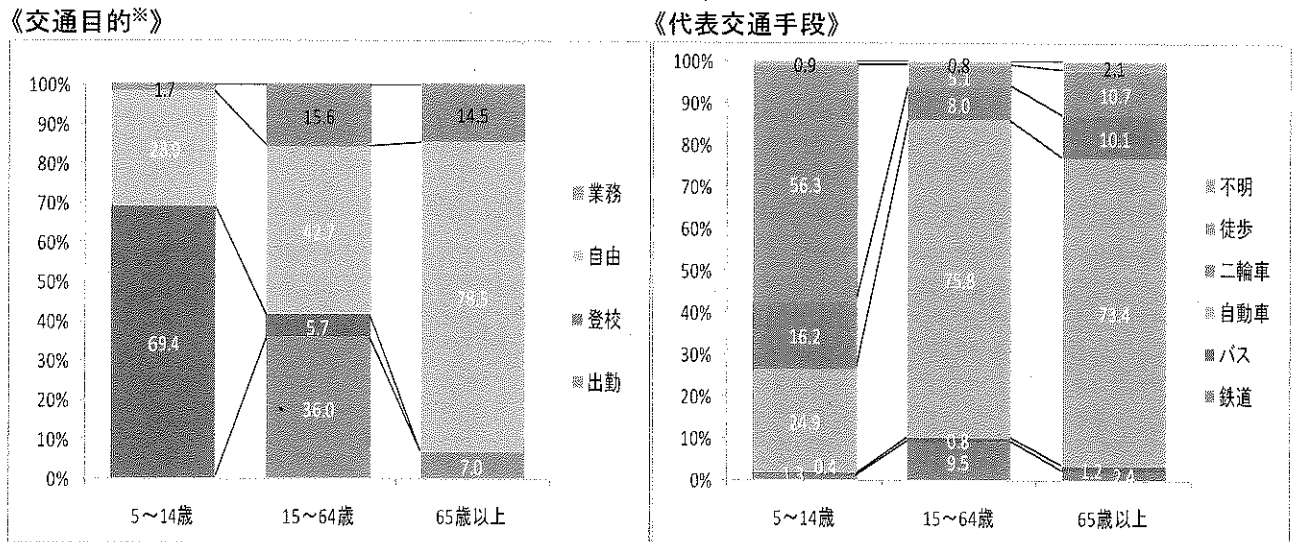
¹人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

²第1回調査結果からの推移を求めるため、ここでの調査対象地域区域は第1回調査対象区域(桑名市、四日市市、いなべ市の一部、木曾岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町)としています。

◆65歳以上の高齢者の移動の実態は自由目的が多くなっており、4人に3人は自動車により移動しています。

帰宅目的を除いた年齢階層別の交通目的内訳を見ると、5～14歳では約70%が登校、15～64歳では約40%が出勤・登校となり、決まった目的地への移動が多くなりますが、65歳以上では80%近くが自由目的となっています。年齢階層別の交通手段内訳を見ると、15～64歳では、75%以上が自動車で移動しており、65歳以上の高齢者でも73.4%の人が自動車で移動しています。5～14歳でも24.9%の人が保護者等による自動車での送迎で移動しています。

■ 年齢階層別交通目的内訳と代表交通手段内訳(平成23年)

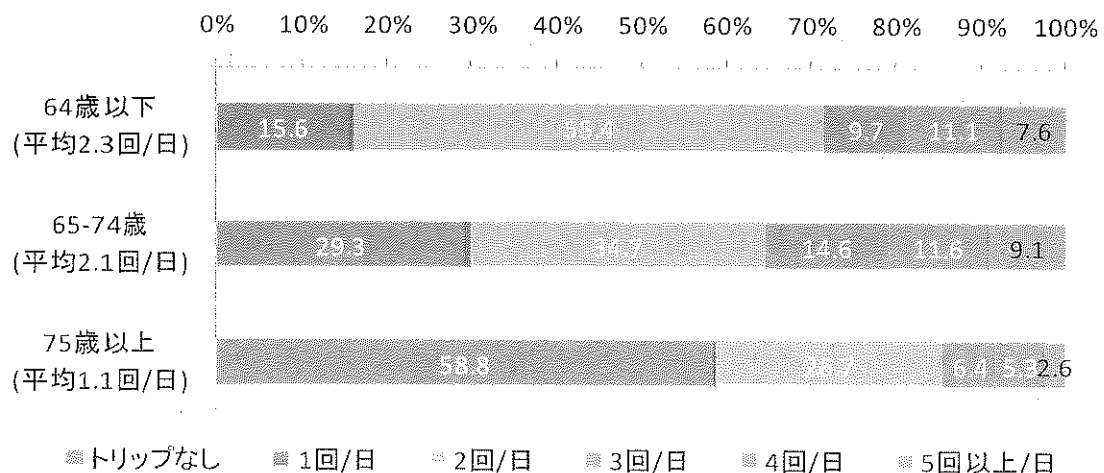


資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年) ※帰宅目的の移動を除いて集計しています。

◆高齢者の動き

65歳～74歳、75歳以上と年齢階層が上がるに従って1日あたりトリップ回数は減る傾向にあります。

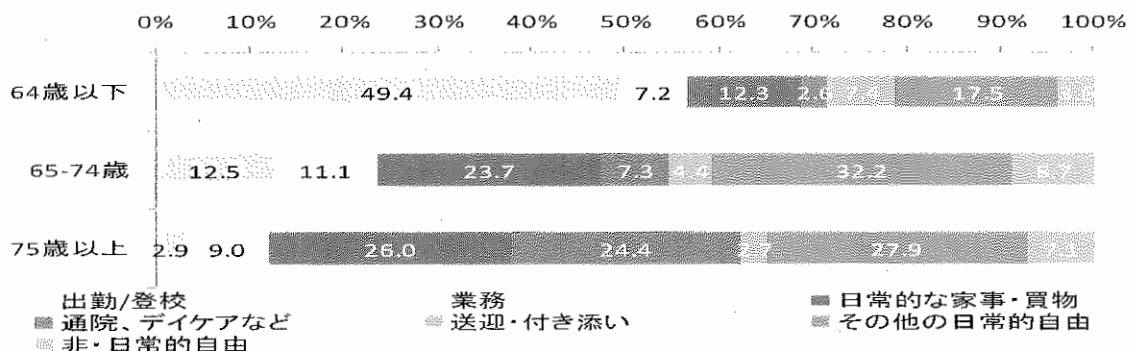
■ 年齢階層別1日あたりトリップ回数の割合



資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

65歳以上の高齢者では自由目的（日常的な家事・買物から非・日常的自由までの合計）で移動する人の割合が多くなります。75歳以上の人ではとりわけ、通院・デイケアなどの目的での移動の割合が多くなります。

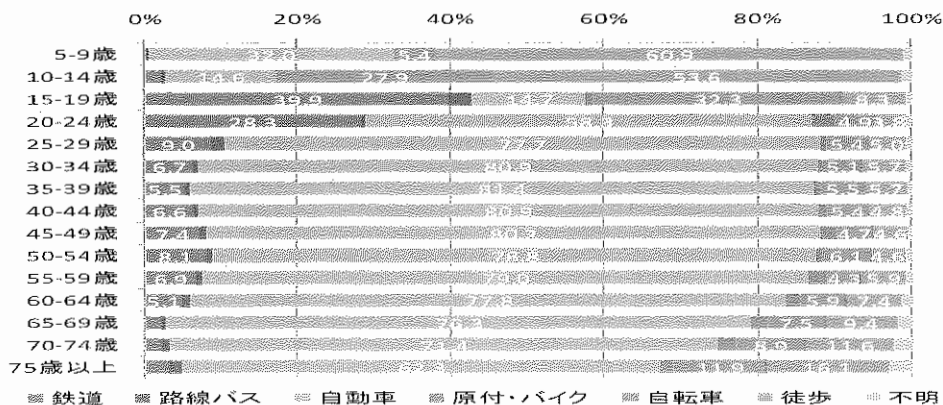
■ 年齢階層別交通行動目的内訳（帰宅を除く）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成25年）

60歳以上になると、年齢を重ねるにつれて、徐々に自動車の利用する人の割合が低下し、自転車や徒歩で移動する人の割合が増えています。

■ 年齢階層別代表交通手段内訳

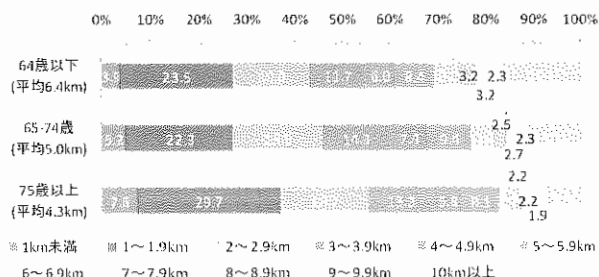


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成25年）

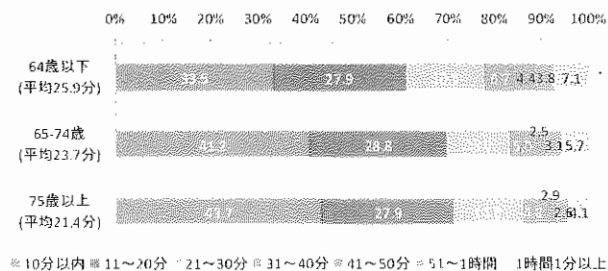
※自動車には自家用バス、貸切バス、送迎バスも含まれます。

年齢階層が上がるに従って、移動時間、移動距離が短くなる傾向にあります。特に75歳以上では2km以内、10分以内の移動が他の年齢階層より多くなります。

■ 年齢階層別移動距離分布



■ 年齢階層別移動時間分布



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成25年）

1-3 交通基盤・サービスの状況

(1) 道路網の状況

◆ 幹線道路網

県内の幹線道路網は、昭和40年（1965年）に名阪国道が開通して以降、県北中部を中心に順次整備が進んでおり、平成25年度末の時点で、総延長は245km、そのうち4車線以上の道路延長は169kmとなります。

整備が遅れていた県南部においても、平成18年（2006年）に勢和多気JCT～大宮大台IC間の開通以降、順次延伸され、平成26年3月には紀伊長島IC～海山IC間が完成し、勢和多気JCT～尾鷲北IC間が全通しました。また、接続する熊野尾鷲道路も平成25年9月に三木里IC～熊野大泊IC間が完成したことで、尾鷲南IC～熊野大泊IC間が供用されました。

■ 現在整備中の自動車専用道路と開通予定

道路名	区間	開通(予定)
紀勢自動車道	紀勢大内山IC～紀伊長島IC	平成25年3月24日開通
熊野尾鷲道路	三木里IC～熊野大泊IC	平成25年9月29日開通
紀勢自動車道	紀伊長島IC～海山IC	平成26年3月30日開通
新名神高速道路	四日市JCT～四日市北JCT	平成27年度予定*1
東海環状自動車道	東員IC～四日市北JCT	平成27年度予定*1
新名神高速道路	四日市北JCT～亀山西JCT	平成30年度予定*1
東海環状自動車道	東員IC～養老JCT(岐阜県)	平成32年度予定*1

*1: 中日本高速道路「高速道路開通情報」

位置図 挿入予定

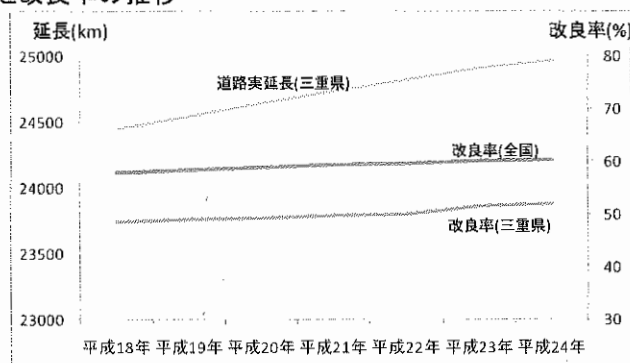
◆一般道路網

県内の一般道路の改良率は平成 24 年 4 月時点で全国平均の 60.3%を約 8 ポイント下回る 51.9%となっています（道路統計年報 2013）。高速道路網の整備と比べ、道路網の改良は遅れています。平成 24 年の三重県道路交通渋滞対策推進協議会では、「地域の主要渋滞箇所」として、一般道路 129 箇所、高速道路 6 箇所を選定するなど、多くの場所で渋滞が発生しています。

また、高速道路のインターチェンジへのアクセス性が悪い地域が県内には多くあるため、高速道路インターチェンジへのアクセス性向上が必要です。

県では渋滞の解消およびアクセス性の向上や安全性の向上などを図るため、平成 23 年 6 月に公表した「道路整備方針」に基づいて計画的に道路整備が進められています。

■ 県内の道路実延長と改良率の推移



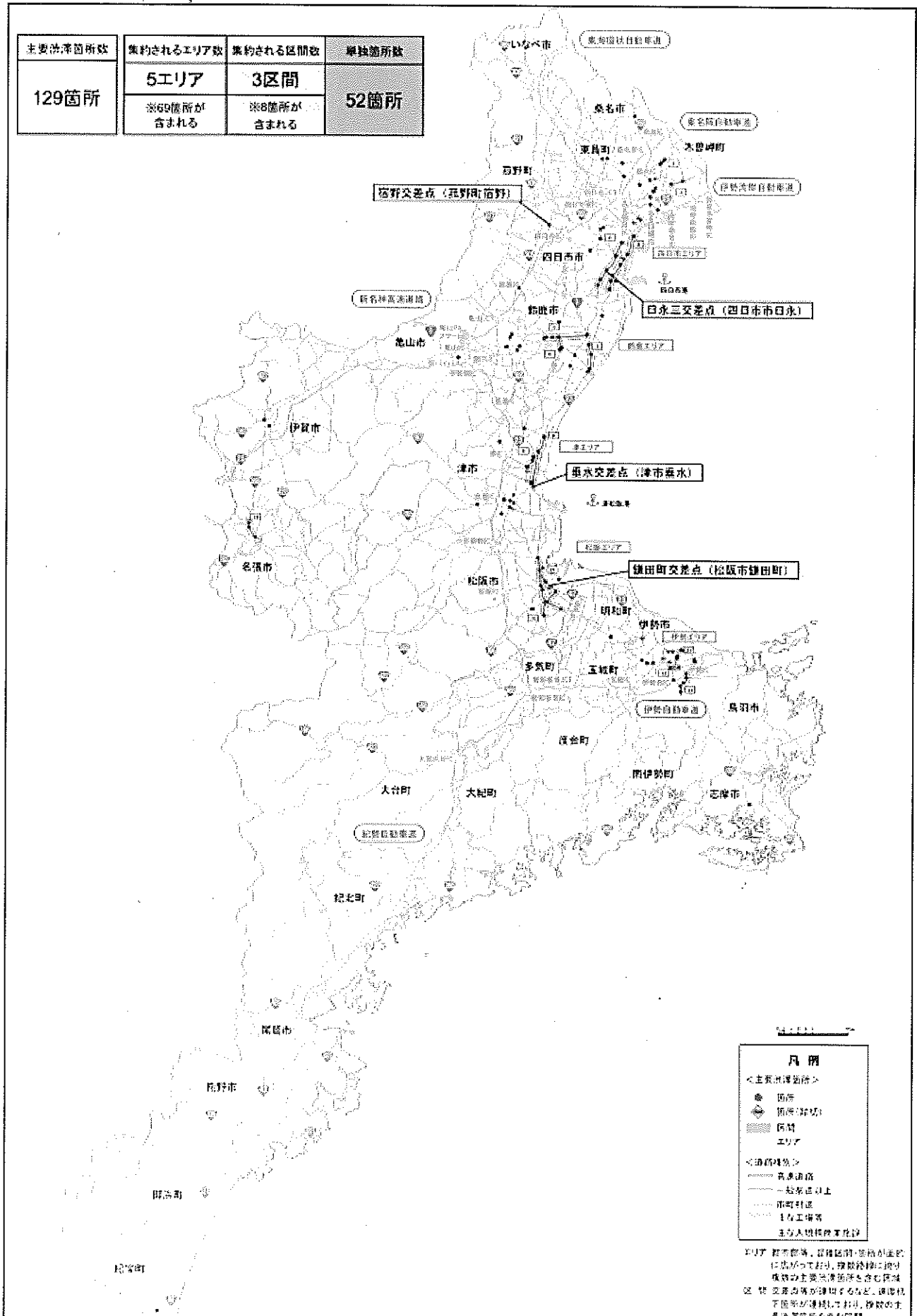
資料:道路統計年報(国土交通省)

■ 県内の主要渋滞箇所数

	合計	エリアで指定	区間で指定	単独箇所指定
一般道路	129 箇所	5 エリア (計 69 箇所)	3 区間 (8 箇所)	52 箇所
高速道路	本線:5 箇所(中部 4 県では 19 箇所) IC 出入口:1 箇所(中部 4 県では 23 箇所)			

資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成 25 年、国土交通省)

■ 県内の主要渋滞箇所図(一般道)



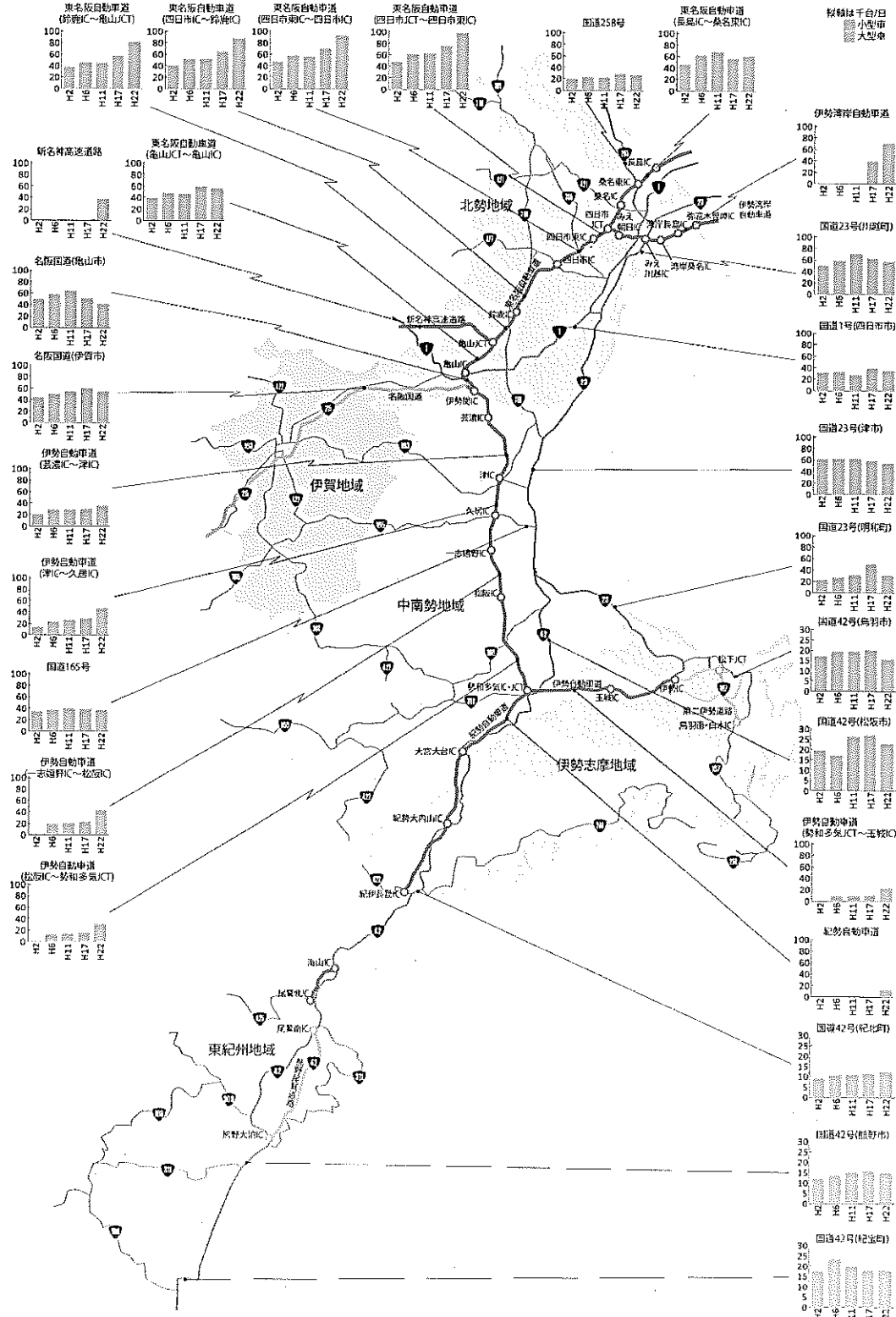
資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成25年、国土交通省記者発表資料)

◆ 県内の主な道路の交通量の推移

県内の主な道路の交通量の20年間の推移を見ると、高速道路では全体的に増加傾向にあり、特に東名阪自動車道の四日市JCTから亀山JCTまでの間では、伊勢湾岸自動車道と新名神高速道路の供用によって、大幅に交通量が増加しました。

一方、一般道路では、高速道路網の延伸によって、近年は交通量が減少傾向にあります。

■ 県内の主な道路の交通量の推移(平成2年～平成22年)



資料：道路交通センサス箇所別基本表(平成22年、国土交通省)より作成

(2) 鉄道

◆在来鉄道

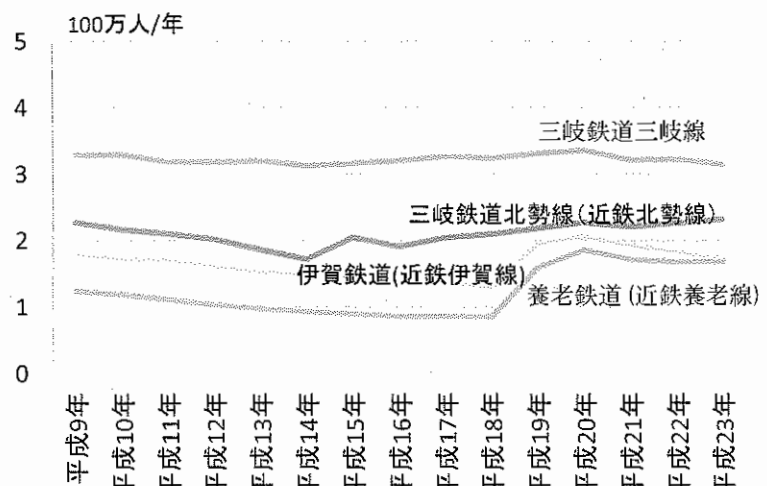
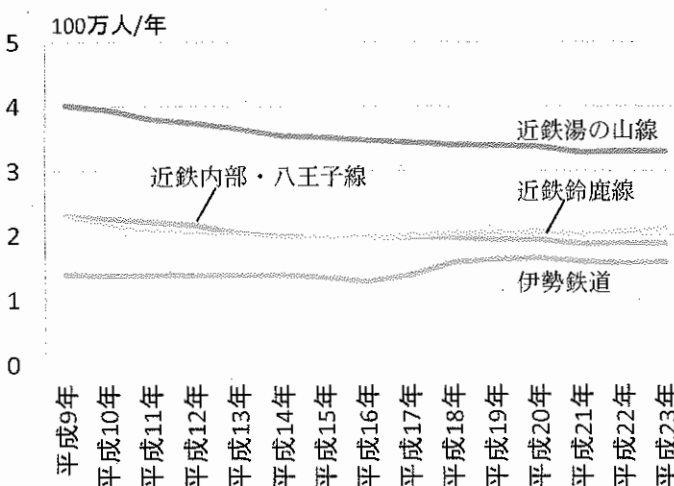
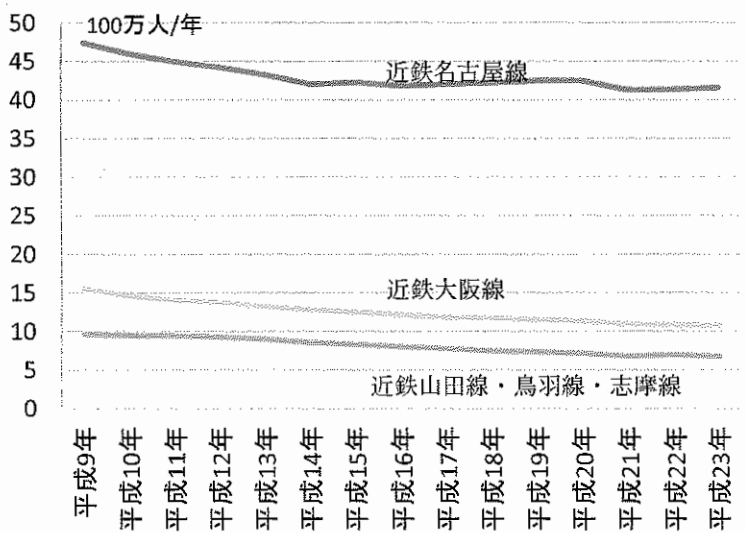
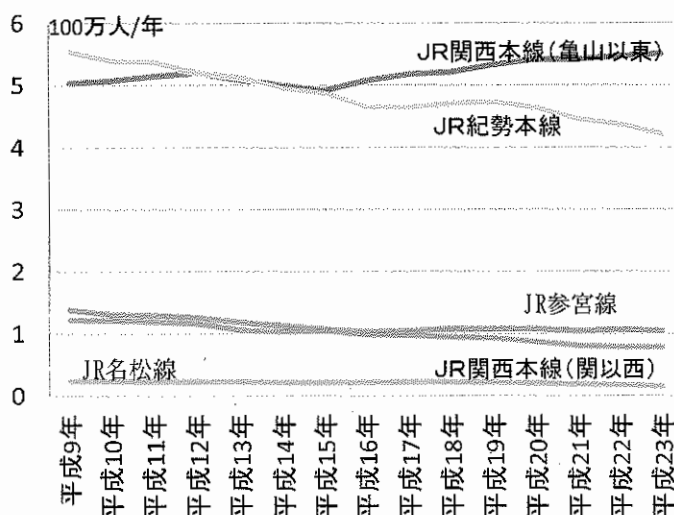
三重県内の鉄道は、名古屋、大阪から県内主要都市や伊勢志摩を直接結ぶ近鉄、名古屋から県南部を結ぶJRなどが幹線として運行されるとともに、北中勢を中心に支線などがネットワークされています。

また、県全体での乗車人員では、ほぼ横ばいから減少傾向にあり、その要因として、少子化に伴い鉄道を利用する通学人口が減少していること、道路の利便性が高まるとともに自動車保有の増加や商業施設や公共施設、医療施設などの郊外部への移転に伴う鉄道利用から自家用車利用への転換などが考えられます。近年は、近鉄の観光向けに開発された「しまかぜ」が大阪、名古屋、京都（H26年10月予定）から定期運行しているほか、近鉄特急の神戸への乗り入れなど観光客に着目した列車運行の傾向が高まりつつあります。

◆リニア

リニア中央新幹線が平成26年度から東京（品川）～名古屋間で事業着手し、平成39年に開業する予定です。名古屋～大阪間では平成57年に開業予定で三重県に中間駅設置が見込まれています。

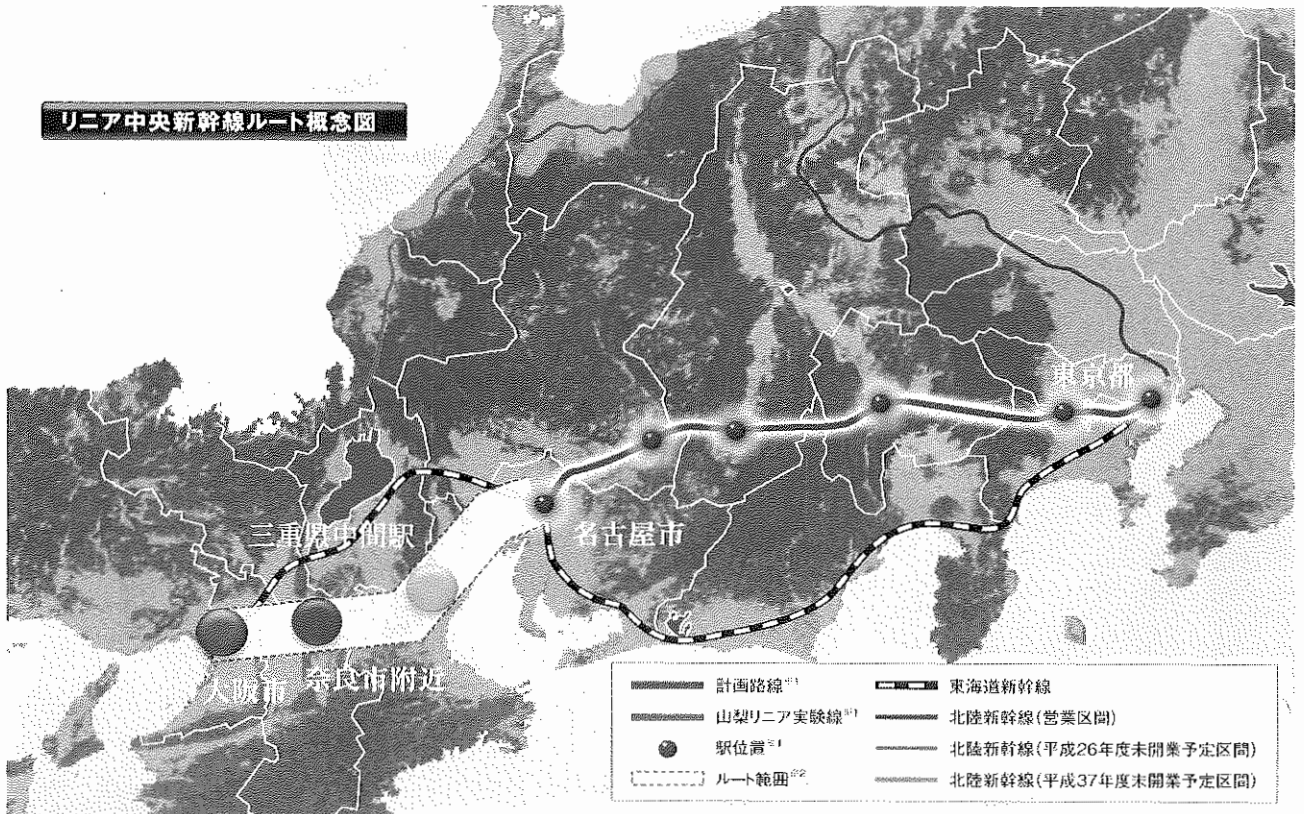
■ 県内路線別年間各駅乗車人員の推移



資料: 鉄道各社

注) 平成19年に近鉄養老線が養老鉄道へ、近鉄伊賀線が伊賀鉄道へ移管されたことにより、平成19年以降の乗車人員には接続駅である桑名駅、伊賀神戸駅の乗車人員が計上されています。

路線図 挿入予定



※1 東京都・名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書」(平成25年9月20日公告)を基に作成。
 ※2 名古屋市・大垣市間のルート範囲及び主要な経過地は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料を基に作成。

【出典：リニア中央新幹線建設促進同盟会パンフレットを一部加工】

(3) バス

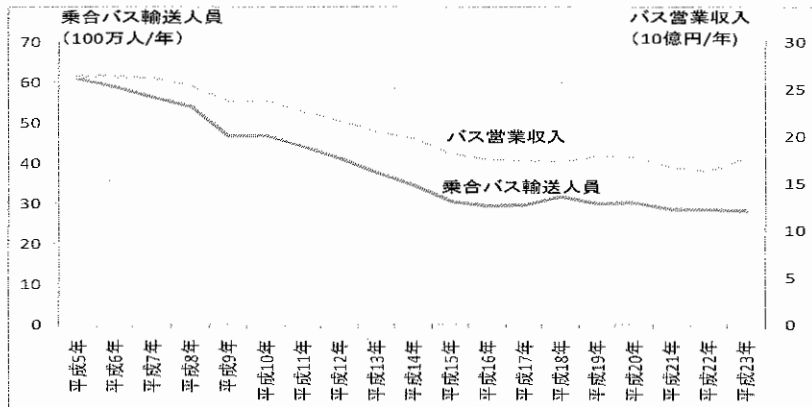
◆路線バス

県内の乗合バスは、三重交通および関連会社が県内29市町中3町（木曾岬町、朝日町、川越町）を除く市町で、三岐鉄道バスが四日市市および桑名市、東員町で運行しています。

乗合バスの輸送人員も、鉄道同様減少傾向にあります。

県内のバス路線の一部は、路線の維持のため、県、市町等で運行経費を補助しています。事業者の乗合バスから市町が運営するコミュニティバスに転換した路線もあり、県、市町等の財政負担が増大しています。

■乗合バスの輸送人員とバス営業収入の推移



※バス営業収入は乗合バス事業と貸切バス事業の双方の収入が含まれる。

資料：交通関連統計資料集(国土交通省)、数字でみる中部の運輸 2013(中部運輸局)

◆コミュニティバス

公共交通空白地帯での生活交通の確保、および撤退したバス路線の代替として、自治体でコミュニティバスが運行されています。平成25年10月1日現在、三重県内のコミュニティバス路線は、13市12町で、合計167路線が運行されています。コミュニティバスが運行されていない1市2町では、料金無料の福祉バス（※福祉有償運送とは別）が運行されています。

■コミュニティバスの運行状況(平成25年10月1日現在) ■福祉バスの運行状況(平成25年10月1日現在)

自治体名	運行路線数	自治体名	運行路線数
津市	30	木曾岬町	1
四日市市	4	東員町	2
伊勢市 ^{※1}	10	菟野町	10
松阪市	19	多気町	3
桑名市	9	明和町	2
鈴鹿市	4	太台町	6
名張市	6	玉城町 ^{※1}	1
尾鷲市	3	度会町	2
亀山市	10	南伊勢町	3
鳥羽市	5	紀北町	3
熊野市 ^{※2}	7	御浜町 ^{※2}	2
志摩市	3	紀宝町	3
伊賀市	19		
市計	129	町計	38

自治体名	運行路線数
鳥羽市	2
いなべ市	13
川越町	2
玉城町	2
大紀町	9
計	26

資料：各自治体ホームページ

資料：中部運輸局自動車交通部調べ

※1：うち1路線は伊勢市と玉城町の共同運行

※2：うち2路線は熊野市と御浜町の共同運行資料

※コミュニティバスに分類されるもの：

- ①道路運送法(以下、「法」)における地域公共交通会議において協議された乗合事業(法第3条第1項第1号イ)の路線であって、協議運賃(法第9条第4項)を適用するものとして届出られたもの
- ②市町村長からの依頼により、平成18年改正以前の法第21条乗合許可を経てみなし乗合事業の路線として運行されているもの
- ③自家用有償旅客運送(法第78条第1項第2号)による市町村運営有償運送において、交通空白輸送を行っているもの

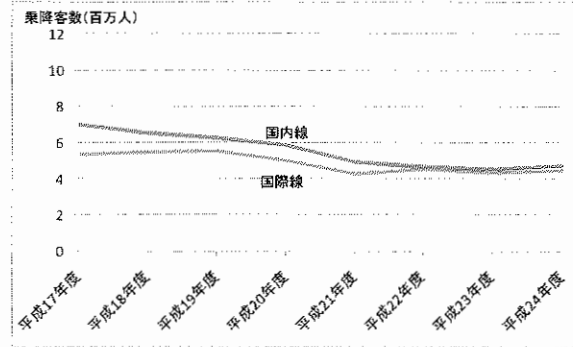
(4) 航空

三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市、四日市市、亀山市、松阪市および伊勢市から高速バスが運行されており、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）から高速船が運航されています。

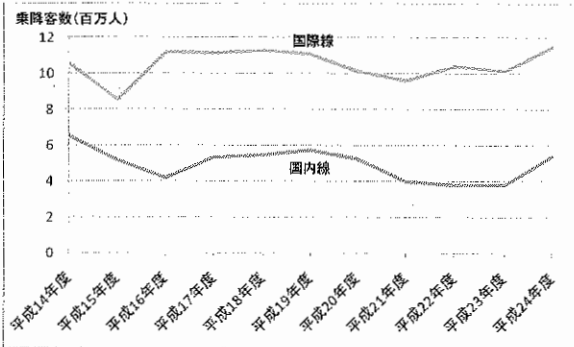
中部国際空港、関西国際空港とも近年は乗降客が伸び悩んでいましたが、LCCの就航により関西国際空港では乗降客数が増加傾向に転じています。

■ 中部国際空港、関西国際空港の年間乗降客数

《中部国際空港》

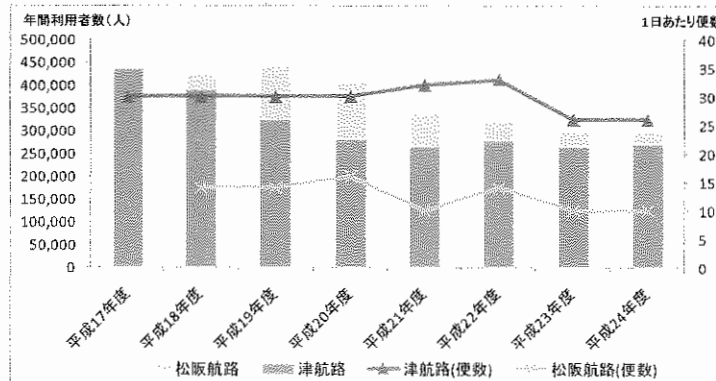


《関西国際空港》



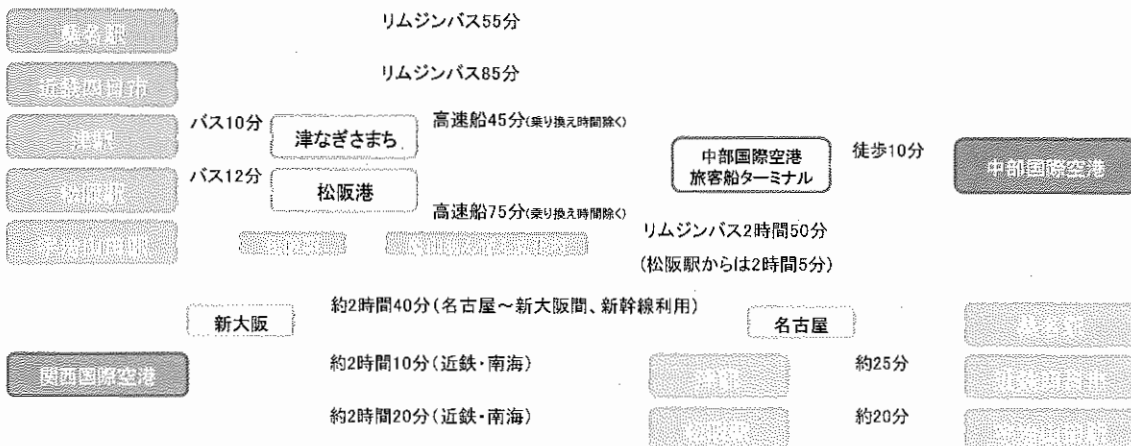
資料: 中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

■ 高速船(津エアポートライン)の年間利用者数の推移



資料: 三重県調べ

■ 県内主要駅から中部国際空港・関西国際空港までの公共交通での所要時間



資料: 三重交通ホームページ、津エアポートラインホームページ、Yahoo!JAPAN 路線情報

(5) 船舶

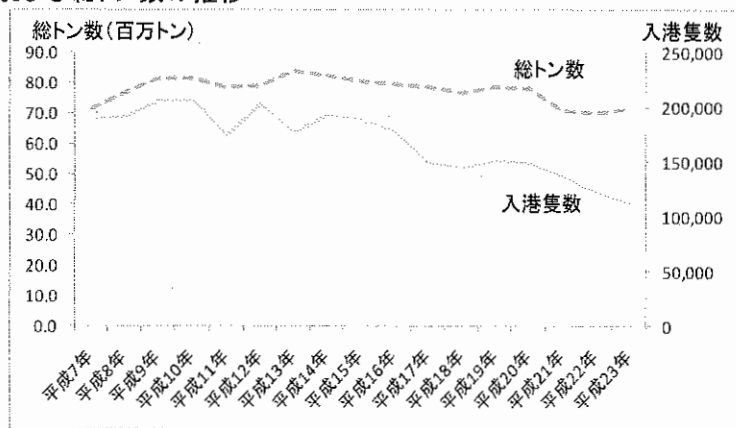
◆ 貨物

県内に入港する船舶の隻数は近年減少傾向にあります。総トン数は7,000万トンから8,000万トンの間で推移しています。その内四日市港が占める割合は、平成23年度の県全体貨物総トン数7,130万トン中5,780万トンで県内全体の7割以上となっています。

四日市港の外航は世界同時不況の影響で平成21年以降減少しましたが、それまでの間は入港隻数、総トン数とも増加傾向にありました。一方、内航については総トン数はほぼ横ばい、入港隻数はやや減少傾向にあります。

また、名古屋港とともにスーパー中核港湾に指定されており、両港連携しながら背後圏産業を物流面から支える総合港湾としての役割を担っています。

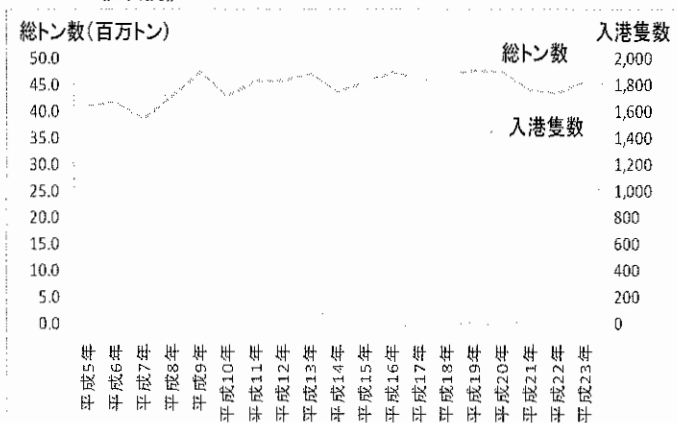
■ 入港船舶隻数および総トン数の推移



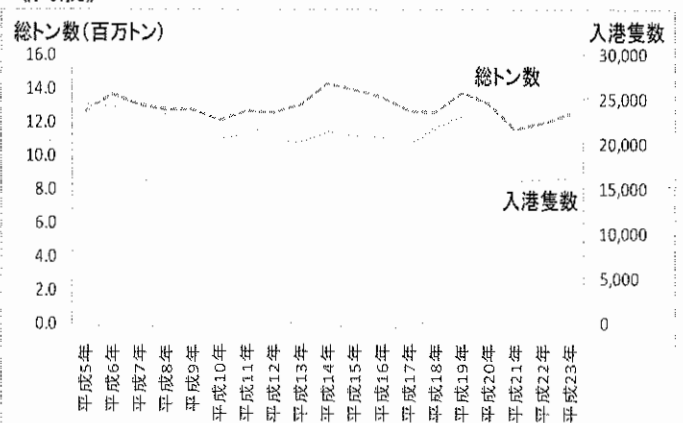
※"対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鵜殿港の合計

資料：三重県統計書(各年版)、港湾調査(年報)(各年版、国土交通省)

■ 四日市港の入港船舶隻数および総トン数の推移
《外航》



《内航》



資料：三重県統計書(各年版)

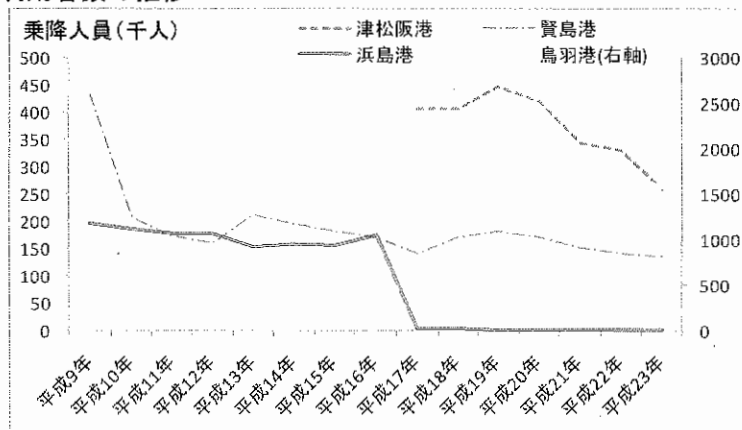
◆ 旅客

旅客船については、津・松阪港（津なぎさまち、松阪港）と中部国際空港間、鳥羽港と愛知県伊良湖港間、および鳥羽市内と志摩市内で運航されています。このうち鳥羽市内の離島航路、ならびに志摩市の和具～賢島間の航路は本土と離島を繋ぐ航路となっており、離島の生活交通確保のためにも今後とも維持が求められます。

■ 三重県内の旅客船の定期航路

区間	1日あたり便数	運航主体	備考
津なぎさまち～中部国際空港	13往復 26便	津エアポートライン	
松阪港～中部国際空港	5往復 10便	津エアポートライン	全便津なぎさまち経由もしくは乗り継ぎ
鳥羽港～伊良湖港	8往復 16便	伊勢湾フェリー	曜日や季節によって最大 13往復まで増便あり
鳥羽～神島	鳥羽発 4 便、神島発 4 便	鳥羽市	
鳥羽～答志島（答志・和具）	鳥羽発 10 便、答志島発 9 便	鳥羽市	
鳥羽～答志島（桃取）	鳥羽発 10 便、答志島発 10 便	鳥羽市	
鳥羽～菅島	鳥羽発 10 便、菅島発 10 便	鳥羽市	
鳥羽～坂手	鳥羽発 16 便、坂手発 16 便	鳥羽市	
賢島～御座～浜島	5 便	志摩マリンレジャー	
賢島～間崎港～和具	9 往復 18 便	志摩マリンレジャー	

■ 旅客船の年間利用者数の推移



資料：三重県統計書(各年版)、港湾調査(年報)(各年版、国土交通省)

※年間利用者数は乗込人員および上陸人員の合計

航路図 挿入予定

(6)交通施設のバリアフリー化

◆鉄道駅のバリアフリー化

県内の鉄道駅のうち、1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上となっている27駅のバリアフリー化への対応状況を見てみると、中部運輸局管内（三重、愛知、岐阜、静岡、福井の5県）平均や全国平均よりも県内の設置率は下回っており、駅のバリアフリー化への対応は遅れています。

■ 鉄道駅のバリアフリー化への対応状況(平成25年3月31日現在)

	対象駅数	段差の解消
三重県	27	20 (74.1%)
中部運輸局管内	403	315 (78.2%)
全国	3,457	2,829 (81.8%)

資料:平成24年度鉄道関係のバリアフリー化状況(平成25年、国土交通省)

◆低床バスの導入

バリアフリー法³の移動等円滑化基準⁴に適合したバスの導入率は、平成25年度末時点で42.7%となっており、全国で15番目に高い導入率となっています。

しかし、より乗降のしやすいノンステップバスについては、導入比率が13.8%となっており、全国で16番目に低い導入率となっています。早くから移動等円滑化基準に適合したバスの導入が進んだことで、ノンステップバスへの置き換えが遅れていると考えられます。

近隣府県では愛知県の導入率が高いほか、特にノンステップバスについては、いずれの府県の導入率も三重県より高くなっています。

■ 移動円滑化基準適合車両の導入状況(平成25年3月31日現在)

	総車両数	基準適合車両数		導入比率(%)			
		合計	ノンステップバス	適合車両	全国順位	ノンステップバス	全国順位
三重県	749	320	103	42.7	15	13.8	32
愛知県	2,146	1,857	1,406	86.5	2	65.5	2
岐阜県	693	404	146	58.3	10	21.1	22
静岡県	1,551	791	532	51.0	13	34.3	11
福井県	286	100	83	35.0	22	29.0	16
滋賀県	524	212	104	40.5	18	19.9	24
京都府	1,586	1,106	836	69.7	8	52.7	3
奈良県	647	270	152	41.7	16	23.5	20
和歌山県	357	123	100	34.5	23	28.0	18

資料:平成24年度末 自動車交通関係移動等円滑化実績等について(平成25年、国土交通省)

³ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

⁴ 床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板および車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であることなどが基準となります。

1-4 新たな技術の動き

移動に対する安全性や快適性、容易性などが求められる中、超小型モビリティのような新たな交通手段や、自動車による自動運転といった安全かつ効率的な自動車走行技術、共通 IC カードによる公共交通利用、電話やインターネットを用いたデマンドバスなど新たな動きが出てきています。

新しい交通技術や情報通信技術が本格的に実用化され、県内で広く普及すると、各交通手段の使われ方も今とは大きく様変わりしてくるものと考えられます。

◆超小型モビリティ

超小型モビリティとは、超小型の電気自動車であり、交通の抜本的な省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、省エネ・少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物として、その普及が期待されています。

◆自動車の自動運転

自動車メーカーや自動車関連企業など各社では交通事故や渋滞解消に向け最先端技術を駆使したシステム開発が行われており、中でも車両間通信や車両と道路との間の通信による自動運転の技術開発が積極的に行われています。

トヨタ自動車では高速道路で先行車両と無線で通信しながら追従走行する運転支援システムを開発したと発表し、2010年代半ばの商品化を目指している（平成25年10月11日付ブルームバーグ記事）など、近い将来の実用化が期待されます。

◆共通 IC カードによる公共交通利用

JR、私鉄を中心に公共交通の IC カード利用が進んでいますが、平成25年3月23日からは全国10種類の IC カードが共通利用できるようになりました。

これらの IC カードは公共交通のみならず、大規模小売店舗やコンビニエンスストアなどの商業施設でも利用できるため、IC カードを活用した買物での公共交通利用者に対する割引制度など、公共交通の利用促進に関する取組が今後考えられます。

◆電話やインターネットを用いたデマンドバス

玉城町では利用者が事前に申し出た乗車場所や時間に車両が向かい、希望する目的地まで運ぶオンデマンド形式によるバスが運行されています。

予約は電話やインターネットで行い、スマートフォンを用いると位置情報機能により停留所の位置が地図上に示されるようになっていきます。利用者の申し出に従って、走行ルートが変わるシステムになっており、利用者のニーズに臨機応変に対応できるようになっています。

◆鉄道のハイブリッド車両

電化区間では架線集電、非電化区間では蓄電池の電力でモーターを駆動するハイブリッド車両の開発も進められ、海外での導入事例があるほか日本でも平成26年（2014年）3月からJR烏山線（栃木県）で運行開始されています。

第2章 三重県の交通課題

第1章で整理した三重県の交通の現状を踏まえ、三重県の交通課題を示します。

2-1 県民の日常生活を支える交通に対する課題

(1) 地域ぐるみでの生活交通の維持

人口減少やモーターレーゼーションの進展等により廃止された乗合バスの代替手段や公共交通不便地域における移動手段のため、行政はコミュニティバスを運行するほか、利用者の少ない乗合バスの維持や鉄道施設の維持管理等を目的に補助金等による支援などを行っていますが、その財政負担にも限界がきています。今後は行政に加え県民や事業者が参画し、適切な役割分担を果たすことにより、地域公共交通を維持・確保していく必要があります

(2) 観光地および施設周辺での局地的な渋滞の解消

県内には全国的にも集客力の高い観光地が数多くあり、また鉄道網や幹線道路網により各地と結ばれていますが、年末年始やゴールデンウィーク、さらには大規模イベントが実施される際には観光地やイベント施設周辺で大渋滞が発生しており、来訪客の快適な移動や近隣住民の日常生活に多大な支障が発生しています。今後は、渋滞情報の周知、パークアンドライドの推進、公共交通機関の積極的な活用などによる輸送の効率化等により、局地的な渋滞の解消を図っていく必要があります。

(3) 県民の健康を育む交通の実現

高齢者はもとより県民全体が元気に生活していくためには、移動時に自らの身体を動かすことにより、健康を維持していくという視点も重要であり、ロコモティブシンドロームの予防にも役立つものと期待されます。県民の健康を育むためにも、過度な自家用車依存状態から徒歩や公共交通、自転車といった、軽度の運動を伴う移動に転換することが重要です。

(4) 県内道路の整備

地域内の防災施設、医療機関、高速道路のインターチェンジなどへのアクセス性の向上や、地域公共交通を担うバスの定時性を確保していく観点からも、幹線道路や幹線道路の役割を補助的に担う道路網の改築整備を進めていく必要があります。

(5) 環境にやさしい交通の実現

県内における旅客交通の9割近くは自家用乗用車が占めており、自家用車の保有台数が増加の一途を辿る現状においては、温室効果ガスの大きな排出源となっています。

三重県では、「三重県地球温暖化対策実行計画」に基づき、温室効果ガスの排出量の削減に取り組んでおり、自動車からの排出についても、低燃費車や電気自動車などへの移行促進や、自転車や公共交通への転換などを通して減少させることで、環境にやさしい交通の実現を図る必要があります。

また、三重県北部の6市町（四日市市、桑名市（旧多度町を除く）、鈴鹿市、木曾岬町、朝日町、川越町）は、自動車NO_x・PM法の対策地域に指定されており、引き続き、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保するため、自動車から排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を削減していく必要があります。

2-2 交流や経済活動を支える交通に対する課題

（1）地域間交通ネットワークの機能の確保

県内は主要都市が広く分散しており、各都市間は鉄道（JR、近鉄など）や幹線道路等で結ばれています。

県内外との交流・連携、地域づくりや産業振興等を進めていくためには、県民の皆さんがスムーズに移動できる交通基盤の整備や維持が重要であり、地域間を結ぶ高速道路の整備を進め、鉄道路線の維持確保を図っていく必要があります。

（2）広域交通結節点へのアクセス交通の確保

県外地域とのアクセスにおいて、名古屋駅や中部国際空港、関西国際空港など他府県の広域交通結節点を利用するケースが多くなります。県内での観光・交流や経済活動等を強化するためには、広域交通結節点へのアクセス交通の維持確保が求められます。

また、リニア中央新幹線については、JR東海の計画では名古屋・大阪間の開業が東京・大阪間に比べ18年遅れる予定としているため、東京・大阪間の早期全線整備や県内駅の早期決定に向けた取組を強化する必要があります。

なお、リニア県内駅は、新たな広域交通結節点となり、県外とのアクセス性が飛躍的に高まることから、リニア県内駅と県内の各観光地間における移動の利便性向上を図るため、鉄道やバスなど各交通機関相互のダイヤ接続や、継ぎ目のない乗り継ぎ、わかりやすい案内など、来訪客を円滑に目的地へ誘導するためのアクセス機能を整備することが必要です。

（3）ミッシングリンクやボトルネックの解消

県南部地域においては紀勢自動車道と熊野尾鷲道路が供用され、高規格幹線道路の延伸が進んでいますが、尾鷲市中心部を含む未事業化区間の存在など道路整備は道半ばにあり、地域の安全・安心を支えるためのミッシングリンク解消が求められています。

また、県北・中部地域においては東名阪自動車道がネットワーク上のボトルネックとなっていることから交通渋滞が日常的に発生し、地域や県民生活に大きな支障をきたしています。このため、新名神高速道路の早期の整備による渋滞の解消が求められています。

（4）総合港湾としての四日市港の機能強化

四日市港は、県中北勢地域の背後圏産業を物流面で支えるため港湾機能を強化していくとともに、日本海側方面をも含む中部圏等からの物流を支える霞4号線の臨港道路や東海環状道路自動車道（西回り）、新名神高速道路の早期整備とともに港湾機能等を充実することによって、総合港湾としての役割をより大きく果たしていくことが求められています。

2-3 安全・安心な交通に対する課題

(1) 安全・安心な移動の実現

交通は、あらゆる社会経済活動の基盤であり、その機能が常時適切に維持されることが、県民の暮らしの安定につながります。そのため、事故や自然災害などによる交通の運行障害の低減、また、長期にわたり利用される交通施設の老朽化への対応などにより、交通の安定的な機能維持を図ることが必要です。

(2) 災害に強い交通施設の整備の推進

自然災害に対する交通面における安全性・信頼性の確保に向けて、代替性の高い交通ネットワークの形成や、駅、港湾施設、道の駅などの拠点施設における防災機能の強化が求められます。

(3) 命を支える道路の整備

広域に被害を及ぼす台風や集中豪雨、さらには南海トラフ巨大地震による津波被害など、自然災害の脅威は、今後一層深刻化することが予測されており、これらの災害から地域の安全・安心を支える道路の整備やミッシングリンクの解消が求められています。

(4) 交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震性の向上

施設の老朽化により道路・鉄道・港湾等の交通基盤にかかる維持管理コストの増大が予想される中、利用者の安全性、利便性を確保するため、老朽化した施設の改良、更新や道路舗装等の計画的な維持管理、施設の耐震性の向上が求められています。

(5) 円滑に移動可能な交通の実現

高齢者や障がい者をはじめ、妊産婦、乳幼児を同伴する人などの交通弱者と呼ばれる方々が支障なく移動でき、さらには子どもや外国人なども含め、すべての人にとってわかりやすく、円滑に移動できる交通の実現が求められています。

2-4 次世代を支える交通に対する課題

新たな交通技術や情報通信技術を活用した交通のあり方の検討

超小型モビリティの普及や自動運転技術の実用化によりこれまで移動が困難だった方々への支援ができるようになり外出する機会が増えたりするなど、人々の移動が今後大きく変わってくると考えられます。また交通 IC カードや携帯情報端末機器のさらなる発達や普及などにより、公共交通の利便性が向上するとともに、移動方法も変化することが想定されるため、将来の変化を見据えた今後の地域の交通のあり方を検討する必要があります。

第3章 三重県総合交通ビジョンの基本理念

三重県では自家用車への依存が進んでおり、車社会の進展による公共交通の衰退に伴い交通不便地域、公共交通空白地域が生じるなど、地域によっては交通の基本的な機能が損なわれつつあります。

今後は、地域における生命線とも言える生活交通の維持・確保、さらにはバリアフリー化などによる円滑な移動の確保をめざしていくことが重要といえます。これらを実現することにより、県民の誰もが生活することの充実や幸せ実感を得ることができ、生きがいを持ちながら定住できるようになっていきます。

また、自家用車の運転に不安が生じる高齢者の増加、特に核家族化による独居高齢者の増加や、環境にやさしい交通体系の構築などの観点においては、自家用車への過度な依存状況から目的や場所・人数、天候など状況に応じて徒歩、自転車、公共交通など、賢く使い分けができる社会への転換が求められています。

広域的な交通に対する展望としては、主な高速道路や地域高規格道路の概成と県内各地からの接続道路の整備、さらにはリニア中央新幹線の建設や中部国際空港や関西国際空港の機能拡充による利便性向上などによりアクセスの時間短縮が図られるとともに行動圏域が拡大し、多様な交流・連携や産業経済活動の活性化が見込まれます。

安全性の観点においては、東日本大震災での報道を通じ、災害に伴う交通遮断に対する不安が増しており、南海トラフ地震に対する危機管理意識が高まっています。今後は、災害に対する交通の頑健性や代替性を強化し、安全で災害に強い交通基盤の形成をより一層進めるとともに、救急医療活動や県民の経済活動、日常生活の維持・確保を持続的に支えられる交通社会の構築が重要です。

以上の、めざすべき将来像の実現に向け、基本理念を次のとおり定めるとともに、国、県、市町、県民、交通事業者等が各々の役割を分担しながら施策を推進していきます。

三重県総合交通ビジョンの基本理念

安全・安心で快適な生活と活力ある経済活動を支える交通

第4章 基本方針

第2章の課題を踏まえるとともに、第3章の基本理念のもと、めざすべき将来像を実現していくための基本的な取組の方針を示します。

4-1 まちづくりと連携した生活交通の維持確保

いつまでも住み続けられる地域であるために、県民、事業者、行政など全ての主体が地域の鉄道やバス、航路を中心とした生活交通の必要性と重要性を理解し、みんながいっしょになって地域における公共交通の維持・確保に取り組みます。

「ハード整備」と「ソフト施策」を適切に組み合わせながら交通基盤の整備を進めるとともに、県民、事業者、行政など全ての主体がモビリティ・マネジメントの必要性や重要性を理解していきます。自家用車への過度の依存からの脱却を目的に、渋滞解消や環境、健康の観点からも公共交通や徒歩、自転車の有用性を理解していくとともに、それぞれの交通手段を移動の選択肢として再認識した上で、時間帯や目的地、人数、天候や荷物の有無など、状況に応じて適切に使い分けできる交通行動を促していきます。

県民、事業者、行政が連携して、地域のコミュニティ活動や、県内の豊かな観光資源を生かした活動、多様な産業活動など様々なまちづくり活動と連動した交通政策を推進します。また、まちづくり活動とともにこれからの人口減少、高齢社会を見据えた将来的な土地利用とも連動した交通政策を進めます。

幹線道路や補助幹線道路の役割を担う道路網の改築整備や維持管理を適切に実施し、徒歩、自転車、二輪車、自家用車、トラック、バスなど多様な交通手段での地域内の円滑かつ安全な移動の実現を図ります。

環境にやさしく、健康増進の効果もある自転車を地域内の近距離交通における主要な交通手段の一つとして位置づけます。地域の地形や道路事情に応じて、自転車の利活用が可能な地域においては、自転車走行環境や駐輪場の整備やソフト施策を通して自転車の積極的な活用を図ります。

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

県内外における円滑な都市間移動の実現による様々な交流・連携や経済活動の活性化に向け、地域間を結ぶ鉄道線やバス路線、航路など公共交通網の利便性向上、円滑化を進め、地域間におけるネットワーク機能を高めます。

リニア中央新幹線については、東京・大阪間の早期全線整備や県内駅の早期決定に向けた取組を強化し、三重・奈良ルート of 早期実現や便益が県全体に拡がるような駅位置の早期確定をめざします。

公共交通機関を利用して遠距離移動する場合の広域交通結節点となる名古屋駅、京阪神の主要駅や中部国際空港、関西国際空港までのアクセス機能（鉄道・バス・高速船）の強化を図ります。特にリニア中央新幹線における名古屋駅への円滑なアクセスおよび乗り継ぎ機能は重要となります。また、リニア県内駅は広域交通の重要な結節点となるので、県内各地域からのアクセス機能を検討します。

リニア中央新幹線の整備により国内外から当県へのアクセス利便性が飛躍的に高まることが予測され、次期式年遷宮（平成45年）においてはさらに多くの観光客が訪れるものと期待されます。県内の交通結節拠点と観光地間、及び相互の観光地間における移動が容易となるように、各交通機関の接続時間の向上、継ぎ目の少ない乗り継ぎ、わかりやすい案内表示、交通需要マネジメントによる観光地周辺の円滑な交通処理の実現などにより、観光客を時間的にも心理的にも、円滑に目的地へ案内できるようにします。

県内幹線道路の早期整備を図るとともに、幹線道路ネットワークにかかるミッシングリンクやボトルネックの解消、さらには高速道路網や地域高規格道路へのアクセス強化や、県内主要都市へのアクセス強化により、県内外における移動時間の短縮を図ります。

四日市港において、背後圏産業の国際競争力維持・強化を物流面から支えるための港湾施設や臨港道路の整備および住民の安全・安心に向けた取組を促進します。

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

大規模地震をはじめとする様々な災害発生時における交通の安全性や信頼性確保のために、代替性が高く強靱な交通ネットワークの形成や、駅、港湾施設、道の駅など拠点施設における防災機能の強化を図るとともに、被災地域の一刻も早い復旧・復興に向け地域間が支え合うといった意識の醸成を図ります。

被災地域の孤立を防ぐとともに、救助、救援、復興ならびに救急医療活動を迅速かつ円滑に実施できるよう、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路が一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を進めます。また、ミッシングリンクとなっている未事業化区間の早期事業化を図り、高速道路網や地域高規格道路、さらには県内主要都市へのアクセス性を高めることにより、命を支える道路ネットワークを構築していきます。

施設の老朽化により道路・鉄道・港湾等の交通基盤にかかる維持管理コストが増大していくなか、災害時の避難移動も含めた交通の安全性や利便性を確保するため、選択と集中による施設の改良、更新、耐震性の向上、道路舗装等に対する計画的な維持管理を図ります。

公共交通のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を推進し、すべての人にわかりやすく、円滑に移動できる交通の実現を図ります。

少子高齢、人口減少社会を迎え、県内人口に占める高齢者の割合が今後も高くなることを踏まえ、県内の交通事故多発箇所における安全対策や交通規制などを進めるとともに、交通ルールに対する教育や、公共交通機関の活用による高齢者の自動車運転免許証返納の推進など、交通安全対策の推進を図ります。

4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備

交通技術や情報通信技術の進展は、快適で利便性が高く、かつ環境にもやさしい人や物の移動という視点において、大いに期待されるとともに、交通基盤を変えてしまう可能性があります。現在進められている交通分野における新しい技術の動向を見据えて、将来における移動のあり方を検討していきます。

第5章 実施方針

5-1 ① 持続可能なまちづくりに資する交通拠点と多様な交通ネットワークの構築

4-1 適切な交通手段が選択できるまちづくりの推進

将来の人口減少や超高齢化社会に対応した生活、観光、経済活動を持続できる集約型都市・地域構造（コンパクトなまちづくり）をめざすなかで、円滑な交通を確保するための交通拠点および交通ネットワークの整備や構築を図っていきます。

施策①：集約型都市、観光エリアなどを複数交通手段で結ぶ交通拠点の整備および交通拠点を結ぶ多様な交通ネットワークの構築

5-1 ② モビリティ・マネジメントの推進

4-1 適切な交通手段が選択できるまちづくりの推進

◆モビリティ・マネジメント教育の活用に向けて

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策であるモビリティ・マネジメントについて、将来の地域を担う子どもを対象とした教育に取り入れ、「モビリティ・マネジメント力※」の育成を図っていきます。

施策： 子どもを対象としたモビリティ・マネジメント教育の導入

◆職場におけるモビリティ・マネジメントの活用に向けて

単独企業によるモビリティ・マネジメントへの取組から、複数企業による連携型のモビリティ・マネジメントへと発展していくために、地域におけるモビリティ・マネジメント力を醸成していきます。

施策①： 「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用したモビリティ・マネジメントの推進

施策②： 県民ノーマイカー運動の創設・推進

※モビリティ・マネジメント力とは：「交通に関する知識を習得し、活用しながら、人にも社会、環境にもやさしい移動の在り方を探求し、望ましい交通社会の実現に向けて自発的に働きかける能力」（モビリティ・マネジメント教育 唐木清志、藤井聡 編著参照）

5-1 ③ 自転車の積極的な活用に向けて

4-1 適切な交通手段が選択できるまちづくりの推進

環境にやさしく、健康増進の効果もある自転車を通勤・通学・余暇などの日常利用のみならず観光面での交通手段としてもその役割を大きくするための環境整備を進めていきます。

施策①：自転車共存化ルート（自転車専用レーン等）の設定

施策②：生活圏の交通拠点（駅、バス停）や観光地における駐輪場の整備およびレンタル機能併設

施策③：公共交通（鉄道・バス・フェリー）等の乗合機能の付加によるサイクル&ライド拡大

5-2 ① 都市間交通ネットワークの充実および広域交通結節点ネットワークの維持・充実に向けて

4-2 交通機関のネットワーク機能とアクセス機能の向上

複数の市町を跨ぐ都市間の円滑な移動手段の確保と充実を図る必要があります。リダンダンシーの観点から、鉄道、バス、フェリーによる複数の公共交通機関によるネットワーク化を図っていきます。また、広域交通結節点となる中部国際空港や関西国際空港等への鉄道、バス、フェリーによる既存ネットワークの維持や充実を図っていきます。

施策①：県内の高速道路等を活用した広域バスネットワークの充実

施策②：県内の鉄道ネットワークの円滑な連携の推進

施策③：国際空港等へのアクセスの維持および利便性向上

■ 高速道路のインターチェンジ周辺の駐車場やスマートIC含むサービスエリアを活用した広域バスネットワークの停留所設置のメリット

パークアンドライドを可能とする駐車場を高速道路のインターチェンジ周辺に設けたり、地域バスネットワークと連携するバス停や利用者通路のサービスエリア等への設置が効果を発揮するものと期待されます。

5-2 ②リニア中央新幹線名古屋駅・県内中間駅への利便性の向上

4-2 交通機関のネットワーク機能とアクセス機能の向上

◆リニア中央新幹線名古屋駅での利便性の向上

2027年に開業を予定しているリニア中央新幹線の東京・品川～名古屋間の開通に伴い、三重県から首都圏方面への広域交通結節点となる名古屋駅の総合ターミナル機能の拡充がされることから、在来鉄道・高速道路のアクセスから乗換の利便性を高めていきます。

施策①：JR 関西本線および近鉄名古屋線とリニア中央新幹線、東海道新幹線との乗換利便性向上

施策②：高速道路（伊勢湾岸自動車道、東名阪自動車道経由）から名古屋駅へのアクセス性向上

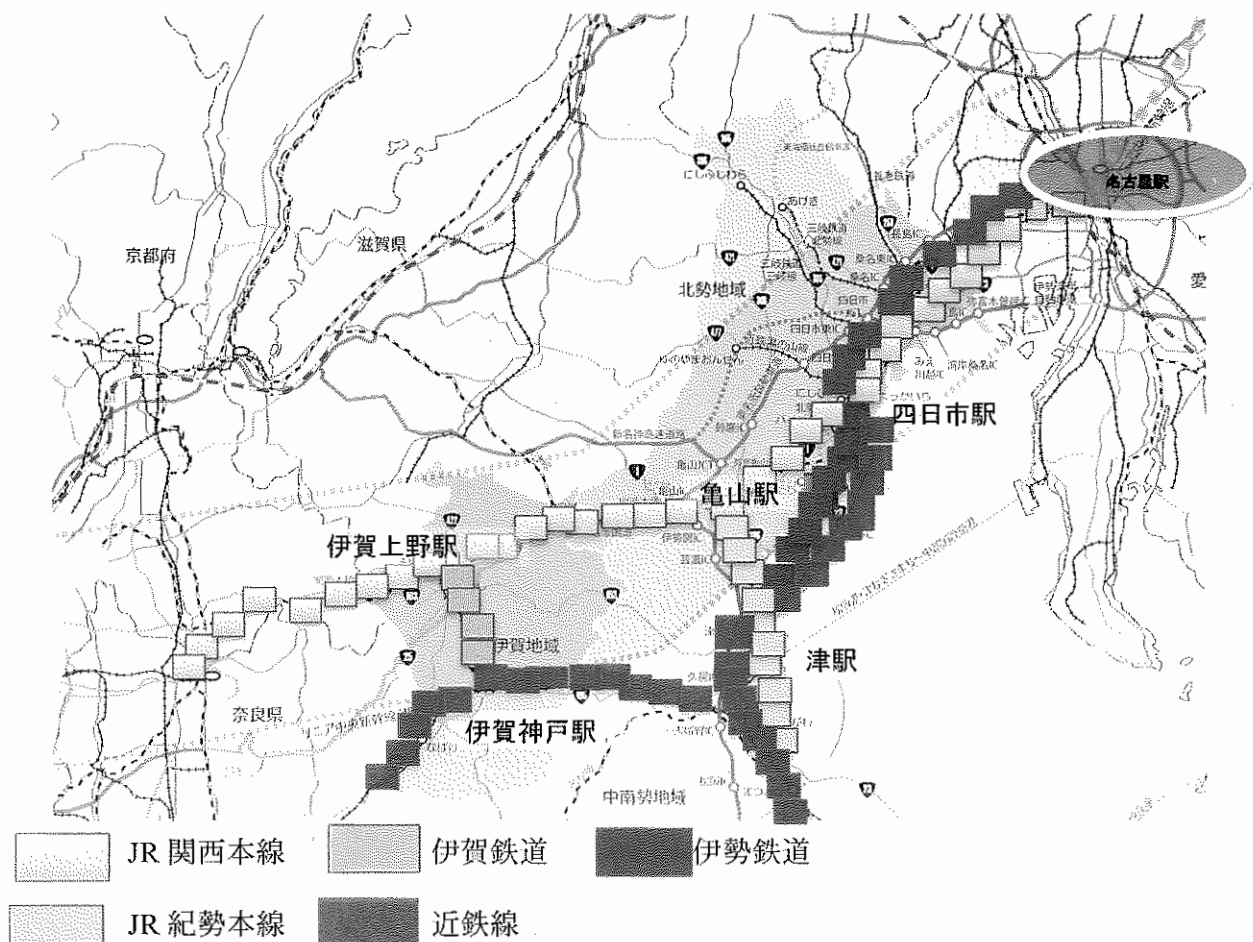
◆リニア中央新幹線県内中間駅での利便性の向上

三重県内で初めての広域交通結節点となるリニア中央新幹線中間駅は、現時点で位置は決定していませんが、首都圏、中京圏、近畿圏を結ぶ将来の拠点となることから、県内からの在来鉄道・高速道路による乗換やアクセスの利便性を高めていきます。

施策①：県内 JR 各線、近鉄線から中間駅への乗換利便性向上

施策②：高速道路（新名神高速道路、東名阪自動車道経由）から県内中間駅へのアクセス性向上

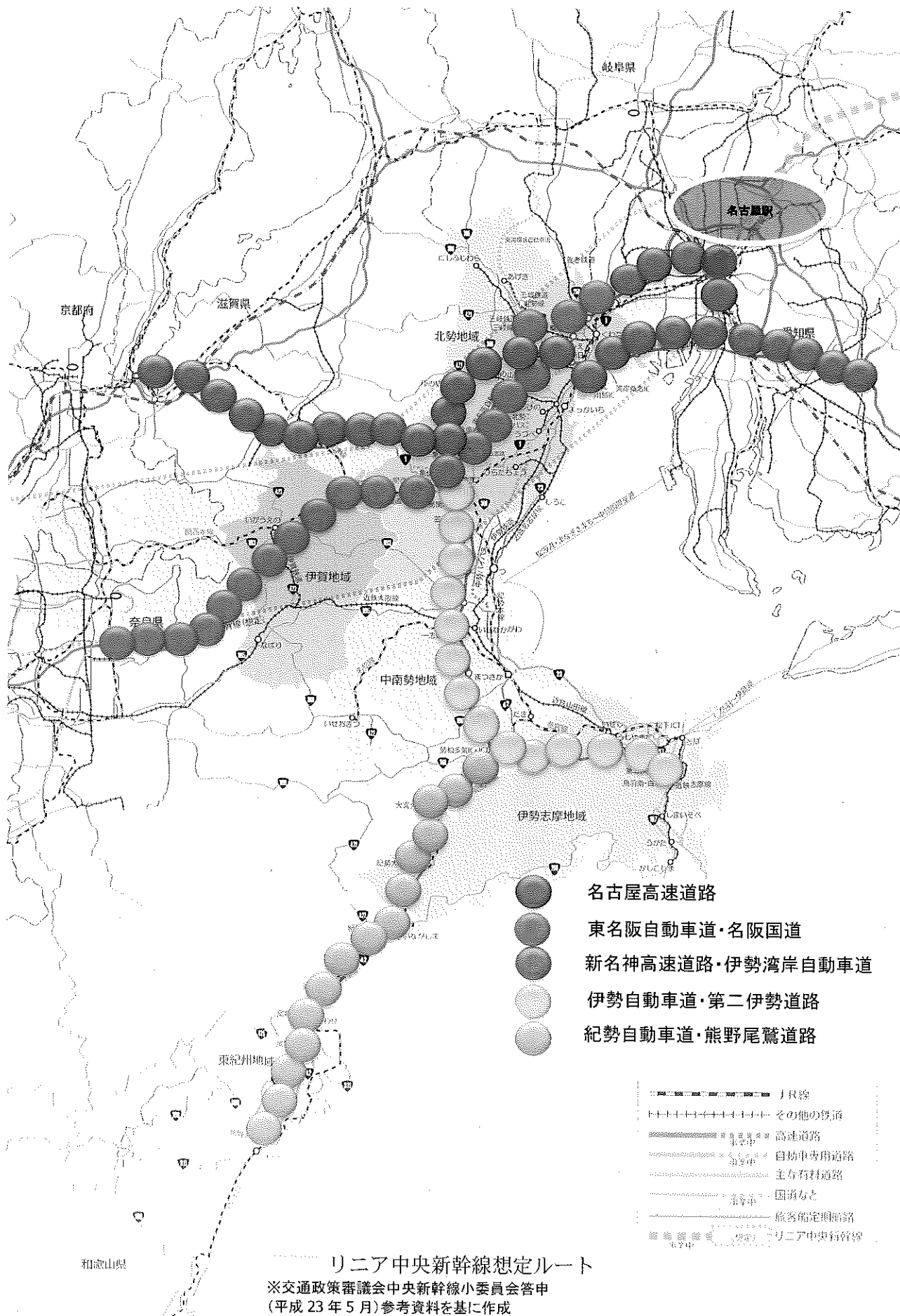
■ リニア中央新幹線駅への在来鉄道のアクセス強化イメージ



リニア中央新幹線想定ルート

※交通政策審議会中央新幹線小委員会答申（平成23年5月）参考資料を基に作成

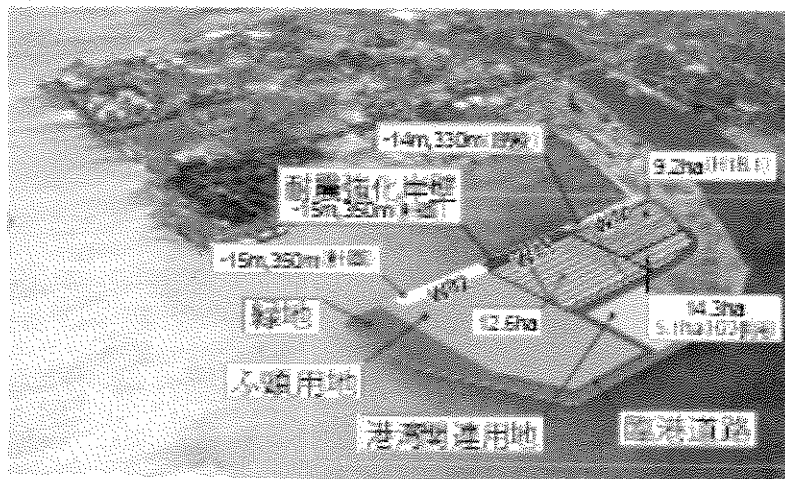
■ リニア中央新幹線駅への高速道路網アクセス強化イメージ



四日市港の背後圏である県北中勢の産業の物流拠点としてはもとより、中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たし、多くの荷主企業から信頼され、どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心な港をつくっていきます。

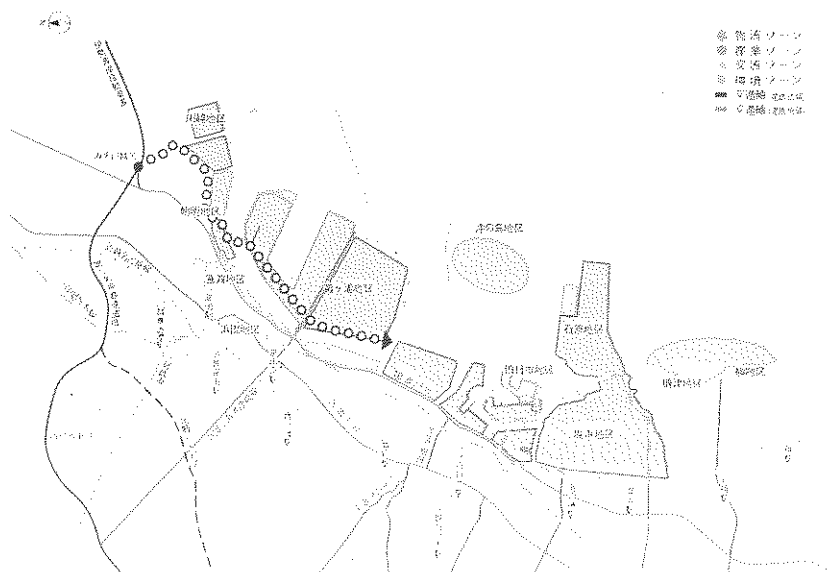
- 施策①：「四日市港長期構想」に基づき、スーパー中枢港湾としての機能の充実・強化
- 施策②：アジア域内物流への対応
- 施策③：バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

■ 現行港湾計画における霞ヶ浦地区北埠頭完成イメージ図



■ 臨港道路 霞4号線についての取組 【四日市港湾長期構想から抜粋】

臨港道路霞4号幹線の整備促進や南方面への道路を検討するなど臨港交通体系の充実を図るとともに、新名神、東海環状自動車道、四日市インターアクセス道路などの背後高規格道路網の整備促進を働きかけることによって、四日市港と背後圏域とのアクセス向上と周辺道路の渋滞解消に努めます。



5-3 ①災害に強い交通施設の整備と災害発生時の交通基盤を活用した地域の支え合いに向けて

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

自然災害や南海トラフ地震等の災害に強い交通施設の整備を進めていきます。特に津波による被害に対して、迅速な復旧ができるような交通基盤の整備や強化を進めていきます。

施策①：くしの歯型の山側と海側を連携させ支え合う道路の整備や既存交通ルート of 強靱化

施策②：鉄道施設の強靱化

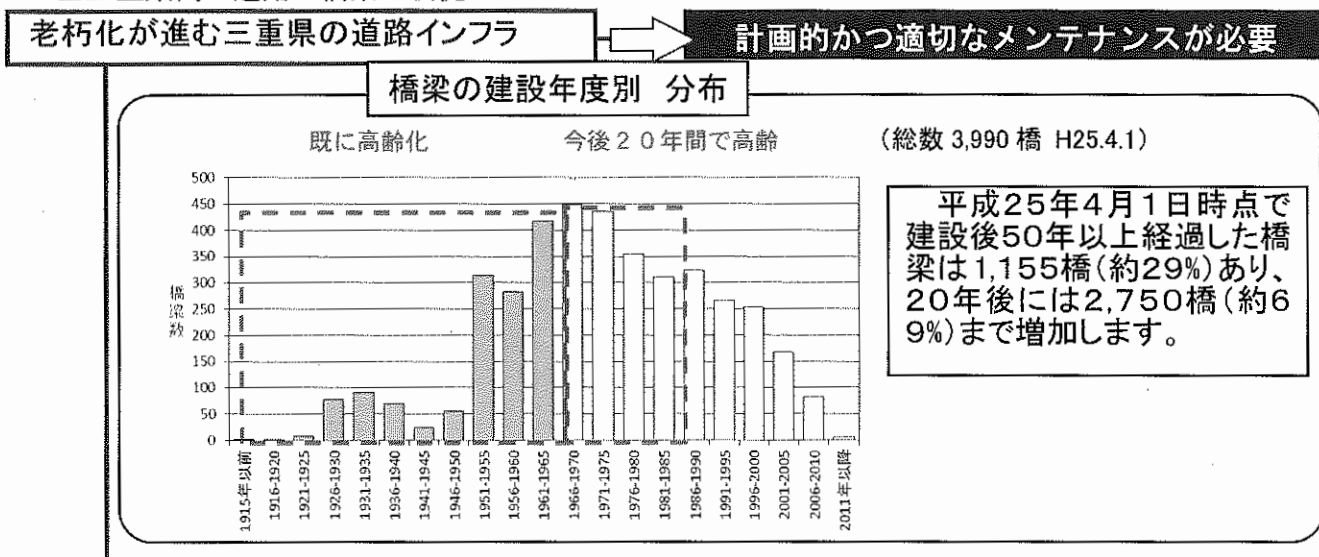
5-3 ②交通基盤の維持管理

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

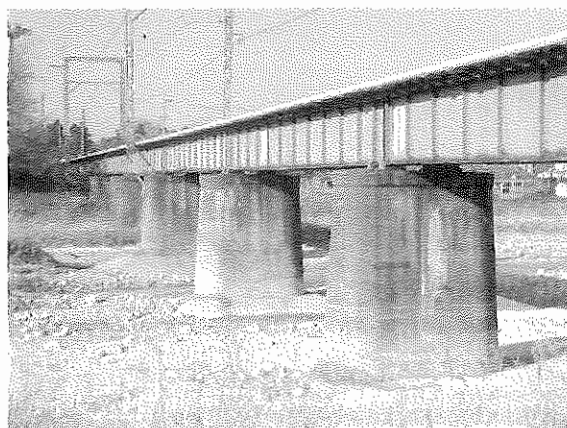
道路、鉄道、航路施設の老朽化に伴う事故等の防止のための施設の維持管理を計画に進めていきます。

施策： 道路、鉄道、航路施設の計画的な維持管理

■三重県内の道路の橋梁の状況



■鉄道施設の老朽化対策事例



【三岐鉄道 宇賀川橋梁 橋脚修繕前】



【同橋梁修繕後】

5-3 ③誰もが安心して移動できる交通に向けて

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

三重県では平成47年(2035年)には、75歳以上の後期高齢者が20%に達し、地域によってはさらに割合も高くなることが予測されます。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年施行)に基づくバリアフリー化を推進し、ベビーカー等の利用者使用も含めて、あらゆるひとが安心して公共交通を利用できる環境整備を進めていきます。

また、環境整備とともに地域の方がたや利用者同士の助け合い意識の醸成を図っていきます。

施策①：鉄道駅、バス停、フェリー乗り場のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

施策②：交通車両等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

施策③：公共交通利用者支援助け合い意識の醸成

5-3 ④交通安全の推進による安心のまちづくり

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

高齢化が進む中、交通安全に対応したまちづくりを全県的に推進していく必要があります。

また、同時に免許返納者に対する代替交通の支援拡充や自転車交通における安全性の向上、地域で取り組む交通規制への合意形成に取り組む必要があります。

施策①：高齢者の自動車運転免許の返納者に対する代替交通の支援拡充

施策②：ゾーン30など交通規制施策の推進

■三重県内での運転免許自主返納者への支援制度

平成23年1月20日から、運転免許証を自主返納した高齢者に対する路線バスの運賃割引が開始されました。対象者は運転免許を返納した65歳以上の方で運転経歴証明書の所持者。

■「ゾーン30」の導入のメリット

「ゾーン30」は、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

幹線道路に比べて生活道路では、交通事故死傷者全体に占める歩行中の死傷者や自転車乗用中の死傷者の割合が高くなっていることから、生活道路が集まった区域に通学路が含まれている場合には、「ゾーン30」を整備することは通学路の安全対策上も有効であると考えられます。

5-4 新たな交通技術や情報通信技術の活用の検討

4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備

新たな交通技術を活用した環境への配慮や交通基盤の改良を図っていきます。

また、個人の様々な行動目的に対する交通手段について、GPS（全地球測位システム）、ICT（情報通信技術）を活用し、いつでもどこでも携帯端末を利用することにより、適切な選択ができる情報提供ができる環境づくりを推進していきます。

施策①：超小型モビリティやハイブリッドトレインの導入活用の検討

施策②：GPS、ICTを活用した携帯端末による目的地、交通手段、時刻表等の情報一元化による移動支援の検討

■超小型モビリティを活用する場合の事例案

- ・公共交通の結節点（駅等）からの末端交通（補助交通手段）としての活用
- ・都市部や中山間地における買い物、通勤・通学など生活交通の新たな交通手段
- ・子育て世代や高齢者の移動支援
- ・観光地周遊に活用できる交通手段

■ハイブリッドトレインの活用によるメリット

- ・電化および非電化区間の乗り継ぎ解消による時間短縮、利便性の向上

5-1.2.3 県内道路の整備・改良の推進

4-1 適切な交通手段が選択できるまちづくりの推進

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

地域の経済活動や都市間の交流連携を支える道路ネットワークの構築を目指し、中部圏と近畿圏を結ぶ21世紀の日本を支える新名神高速道路、紀伊半島の「新たな命の道」となる紀勢自動車道、中部圏の広域ネットワークを形成する東海環状自動車道・国道1号北勢バイパス・国道23号中勢バイパスなど幹線道路の整備を進めていきます。

施策①：直轄国道等の整備の促進

施策②：県管理道路の整備の推進

施策③：ミッシングリンクの解消、緊急輸送道路の改良および維持管理

5-1-3 交通機関ナンバリングによる利便性の向上

4-1 適切な交通手段が選択できるまちづくりの推進

4-3 安心を高めるための交通基盤づくりの推進

将来において期待される外国人観光客の増加に向け、誰もが簡単に目的地に到達できるように、世界的に普及しているローマ字やアラビア数字を使った、鉄道駅やバス停、路線の簡略記号化（ナンバリング）を全県的に推進していきます。

施策： 県内鉄道駅、バス停のナンバリングシステムの導入と推進

■ナンバリングシステム導入のメリット

県内の駅名やバス停名を読むことが困難な外国人の方でも間違えることが少なく、特定の駅や停留所、路線を容易に識別することができます。

また、全県的に導入することにより、乗換時等において利便性の観点からの効果が期待できます。