

第2回三重県総合交通ビジョン策定懇話会

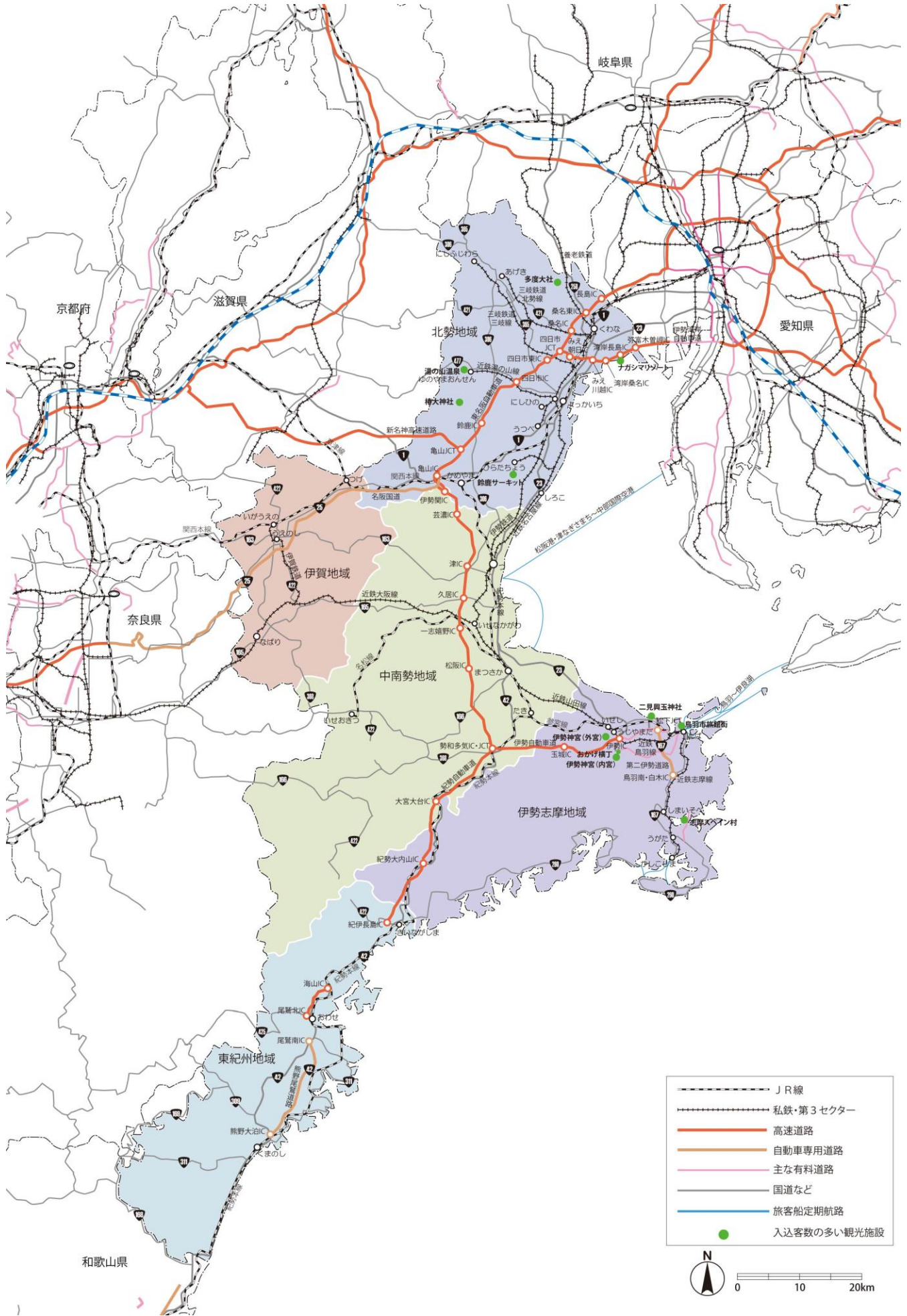
～現況と課題の追加・修正と基本方針（案）～

目次

第1章 三重県の交通の現状.....	1
1-1 社会経済状況.....	1
1-2 県内の人や物の動き.....	8
1-3 交通基盤・サービスの状況.....	17
第2章 三重県の交通課題.....	33
2-1 みえ県民カビジョン行動計画が示す交通に関する現状と課題.....	33
2-2 三重県の交通課題.....	34
第3章 三重県の交通のめざす姿と基本理念.....	38
3-1 三重県の交通のめざす姿.....	38
3-2 基本理念.....	39
第4章 基本方針（案）.....	40
4-1 「県民の多様な交流・連携活動及び産業経済活動を支える交通」を実現するための基本方針.....	40
4-2 「県民の日常生活を支える交通」を実現するための基本方針.....	41
4-3 「安全で災害に強い交通」を実現するための基本方針.....	42
第5章（予定） 実施方針	
第6章（予定） 取組体制と役割分担	

平成25年12月12日

◆三重県全体図



第1章 三重県の交通の現状

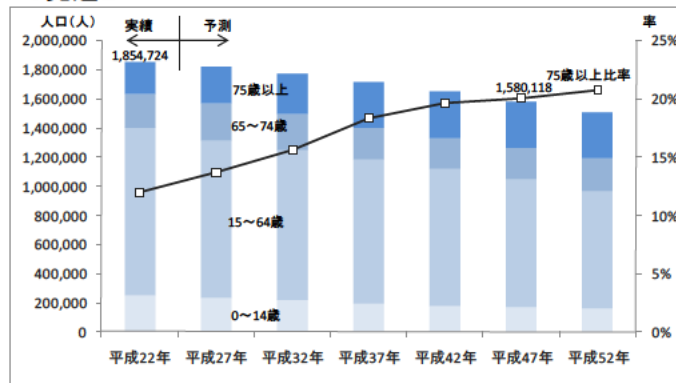
1-1 社会経済状況

(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

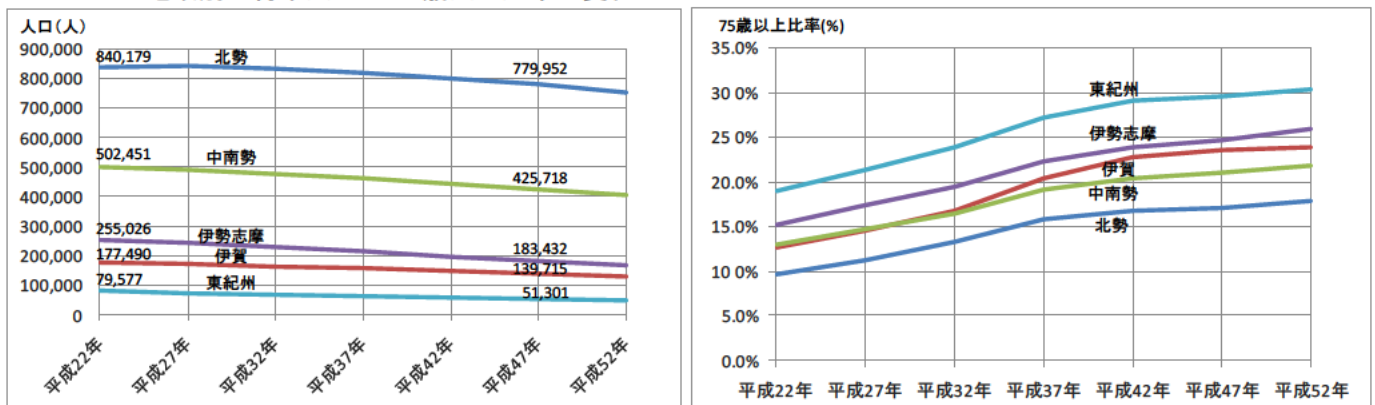


資料:日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

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。

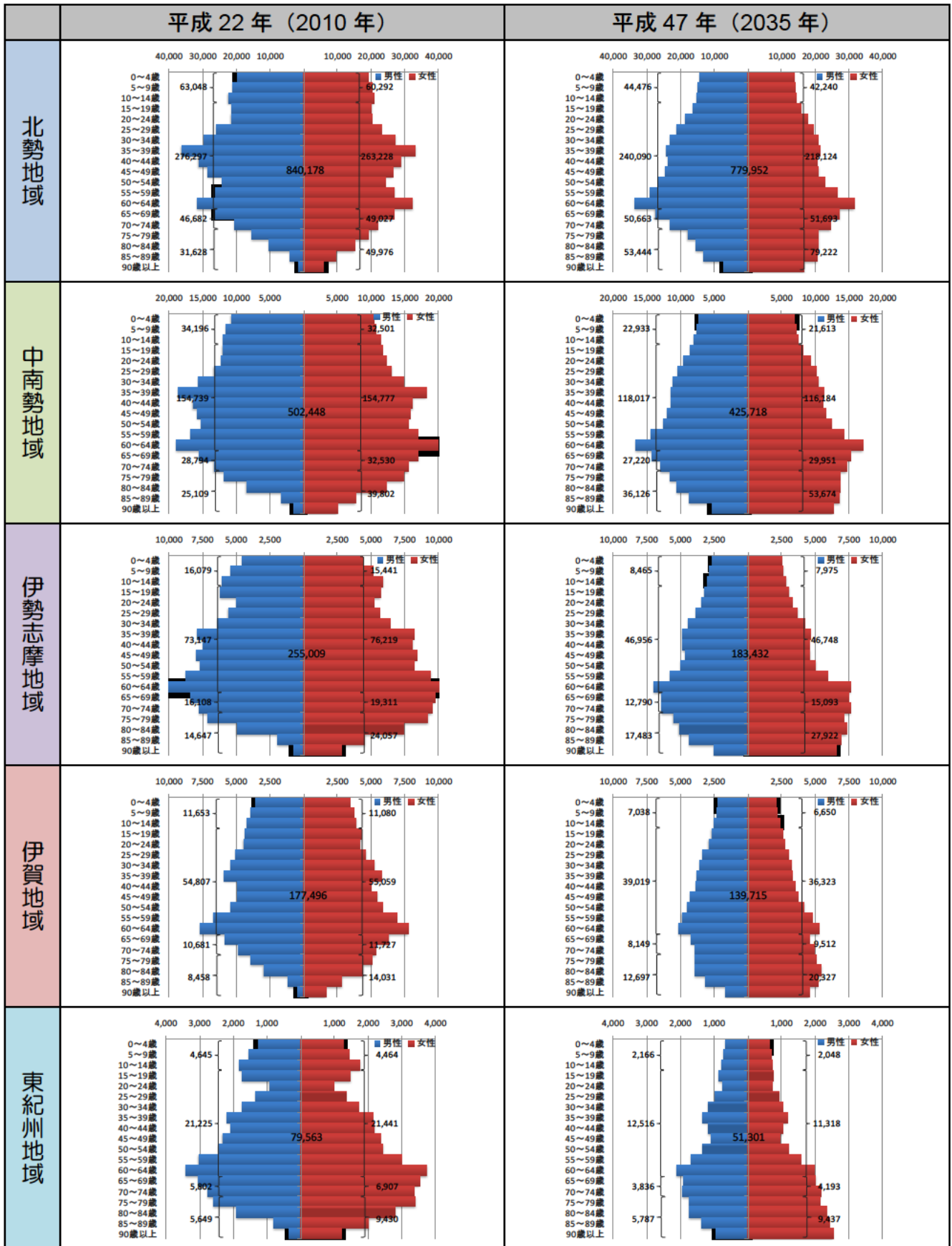
■ 地域別の将来人口と75歳人口比率の変化



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)

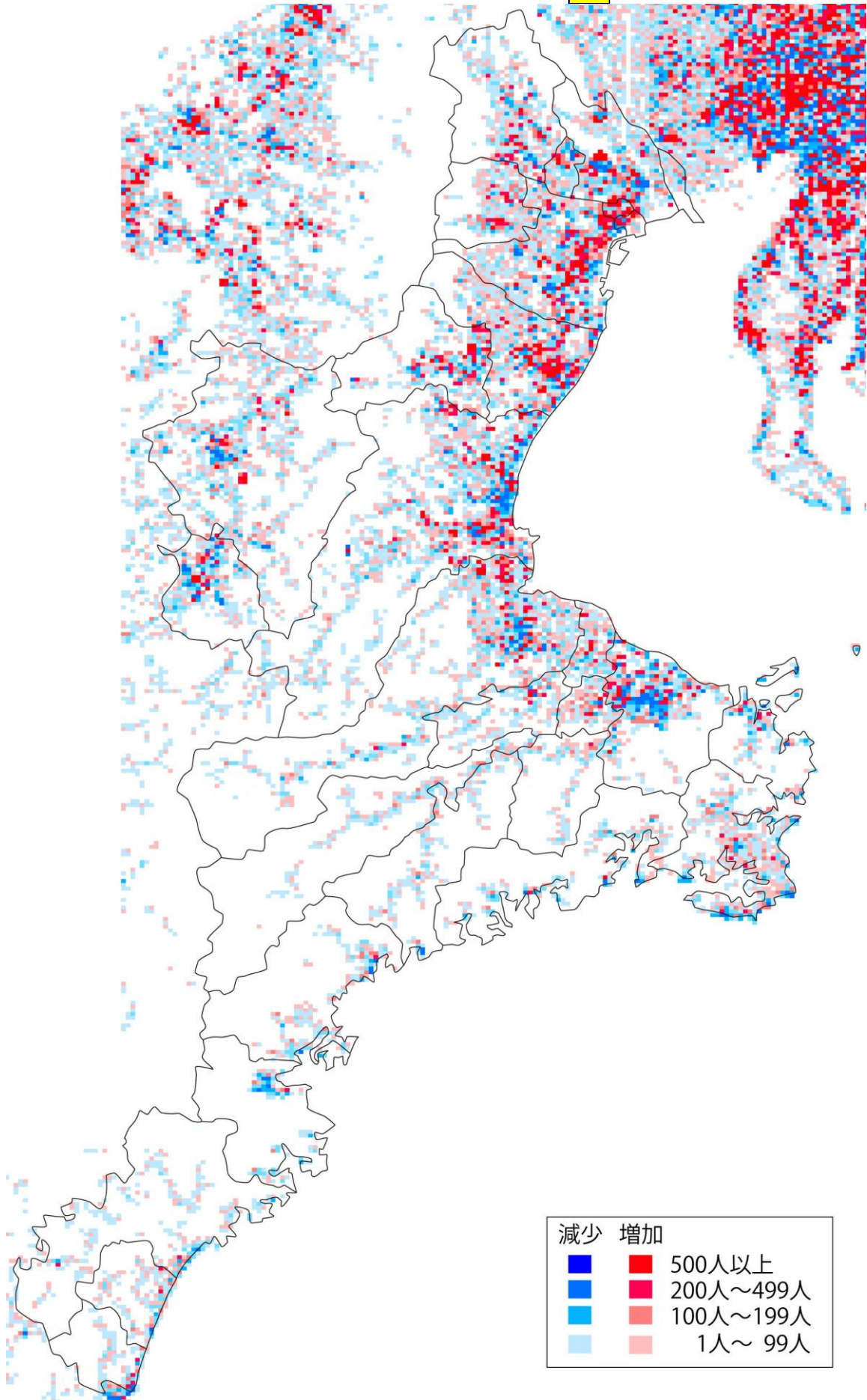
■ 三重県の地域別の平成 22 年と平成 47 年の人口ピラミッドの比較

追加



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)

■ 平成17年から平成22年にかけての人口変化(500mメッシュ) **追加**



資料: 国勢調査(各年、総務省統計局)

■ 県内の 75 歳以上の人口分布 **追加**

平成 22 年国勢調査地域メッシュデータより集計予定
(第 3 回懇話会にて提示)

資料:国勢調査(平成 22 年、総務省統計局)

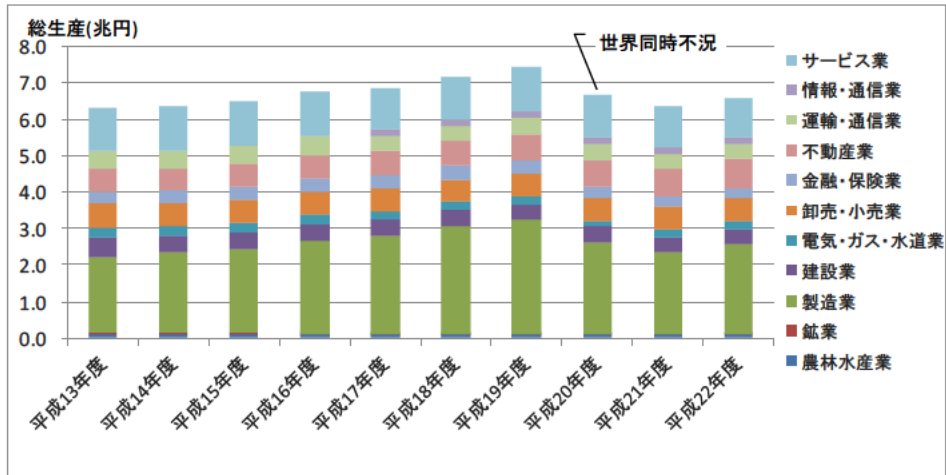
(2) 産業

◆ 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。

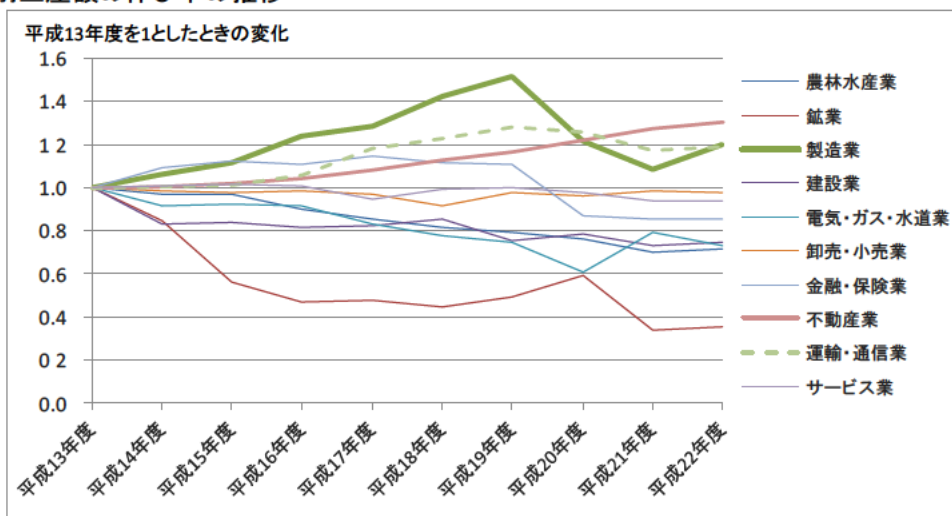
■ 産業別生産額の推移



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

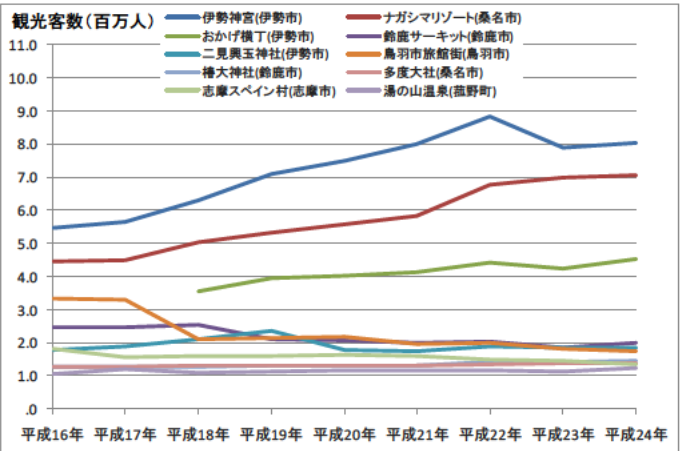
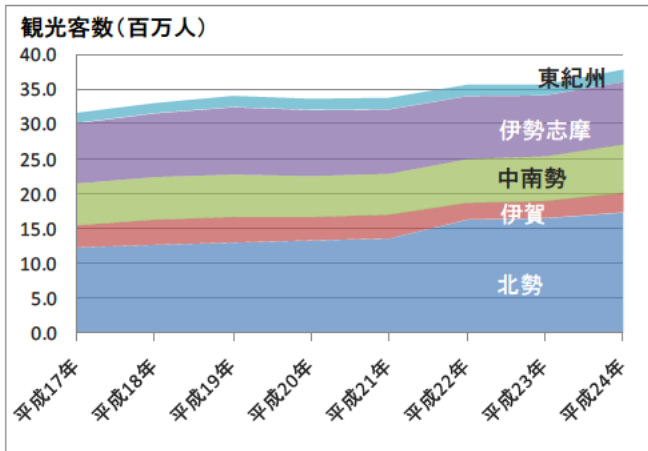
伊勢神宮やナガシマリゾートなどを中心に県内への観光客は増加傾向にあり、県内への観光ニーズは高いものと考えられます。

その一方で、宿泊地への観光客は減少もしくは停滞しており、観光客1人あたりの県内での滞在時間が減少しているものと考えられます。

平成24年度は県外からの観光客数は減少しましたが、観光消費額および外国人の観光客数と観光消費額は増加しています。

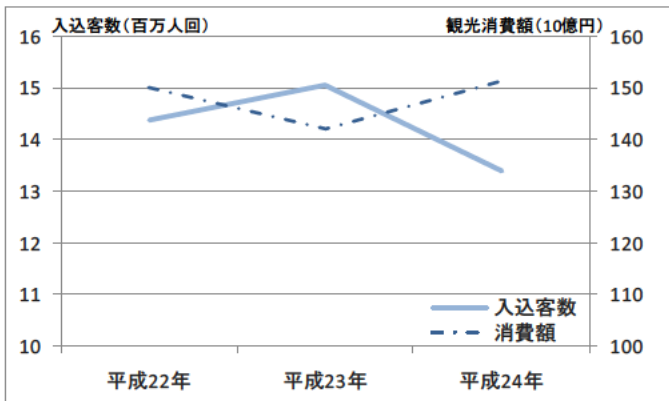
県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好ですが、大規模イベントや催事の際に観光施設周辺の道路では大規模な混雑が発生することから、パーク&バスライドなどによる円滑な移動の実現が求められます。

■ 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数

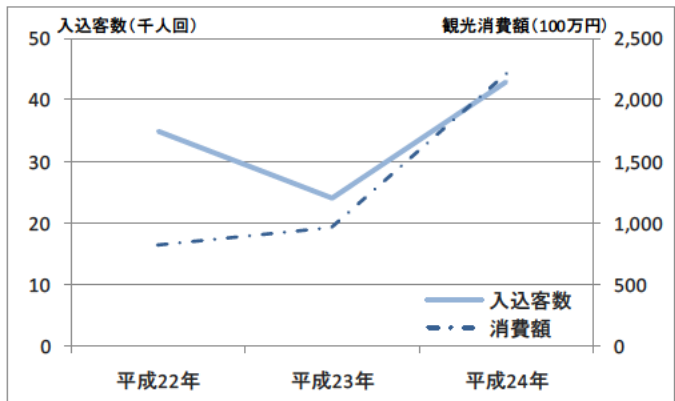


資料：三重県統計書(各年版)

■ 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、正月3ヶ日の伊勢神宮の初詣渋滞を緩和するため、伊勢神宮へ向かう車を県営サンアリーナ周辺の臨時駐車場へ誘導し、お客様をシャトルバスで内宮周辺まで送迎するパーク&バスライドを行っています。

実施時には、伊勢二見鳥羽ライン上に仮設のサンアリーナインターチェンジを設置し、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、内宮周辺に直接向かう車の渋滞に巻き込まれることなく内宮に到達できます。

平成25年は式年遷宮があることから正月以外にも10月、11月にも実施されます。

(4) 災害

◆平成23年（2011年）の紀伊半島大水害の被害

平成23年（2011年）の台風12号による紀伊半島大水害は、県内に、死者2名、行方不明者1名、1,227棟にのぼる家屋損壊、道路・河川堤防等の公共施設の損傷など、甚大な被害をもたらしました（平成24年1月21日現在）。

近年、台風の大型化等が懸念され、局地的大雨が頻発しており、土砂災害、洪水など風水害からの被害を軽減するための対策の重要性が高まっています。

◆東海、東南海、南海の3地震が連動する大規模地震および津波の発生の懸念

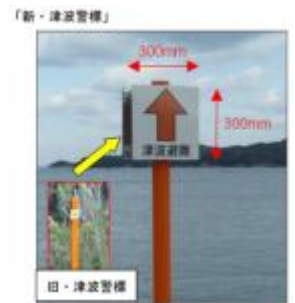
東海、東南海、南海の3地震が連動する大規模地震および津波の発生が懸念されています。リアス式海岸が続く県南部は言うに及ばず、伊勢湾台風（昭和34年）の前後に整備された堤防の多い伊勢湾沿岸部にとって、地震、津波への対策を講じていくことは喫緊の課題となっています。

津波による浸水が予想される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、避難はしごの搭載などを進めています。

■ JR東海における東海・東南海・南海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）



■ 近鉄における東海・東南海・南海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）



1-2 県内の人や物の動き

(1) 居住者の通勤・通学行動

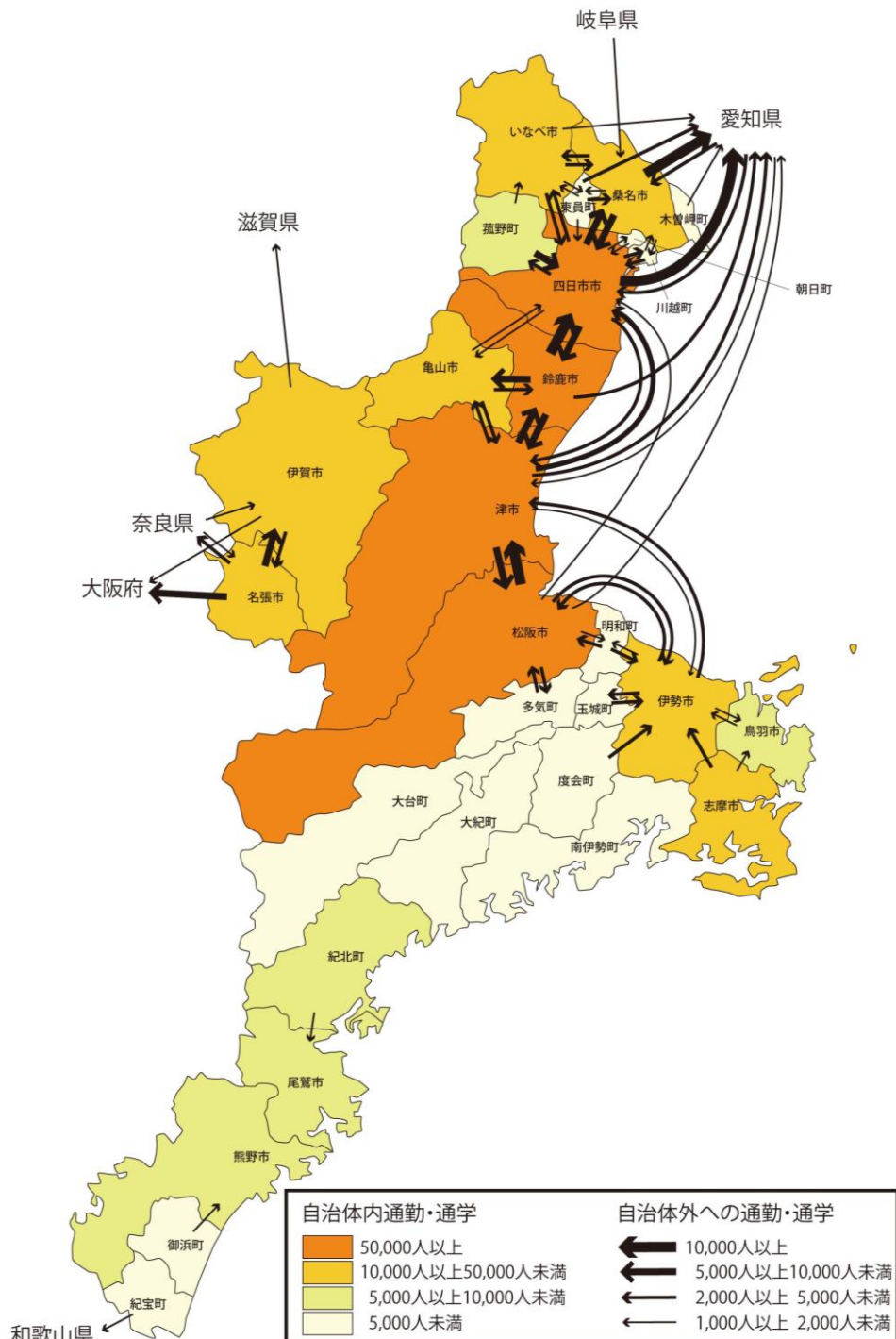
追加

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) 中山間地域における買物の動き **追加**

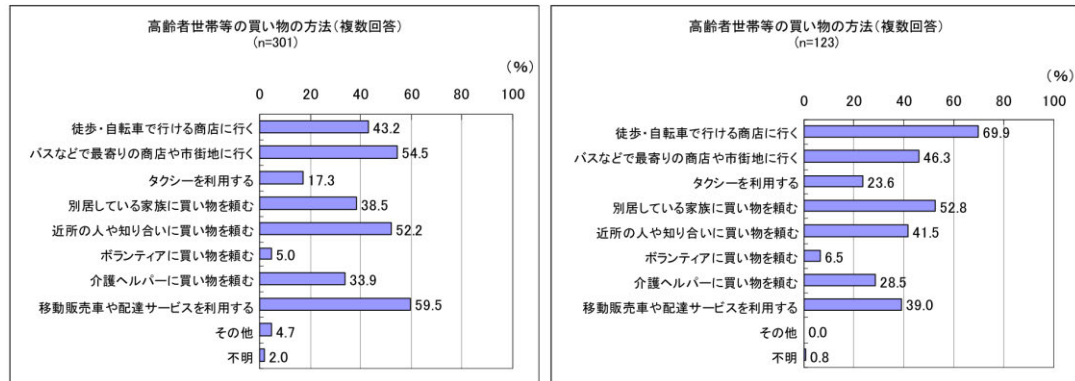
◆ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物行動

中山間地域は、徒歩や自転車で行ける商店が少ないため、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)

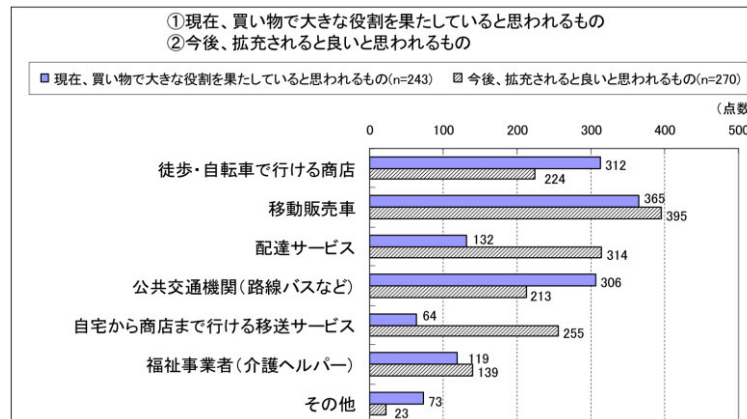
◆ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等にとって、大きな役割を果たしているもの、拡充を求めるもの

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い。配達サービスは、現在は大きな役割を果たしてはいないが、潜在的なニーズが高いことが窺えます。

自宅から商店までの移送サービスは、地理的条件からタクシーについては料金がなくて利用がしにくいことや、過疎地有償運送などのサービスがないことから、現在は大きな役割を果たしていないが、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るが、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

(3) 県外との人の動き

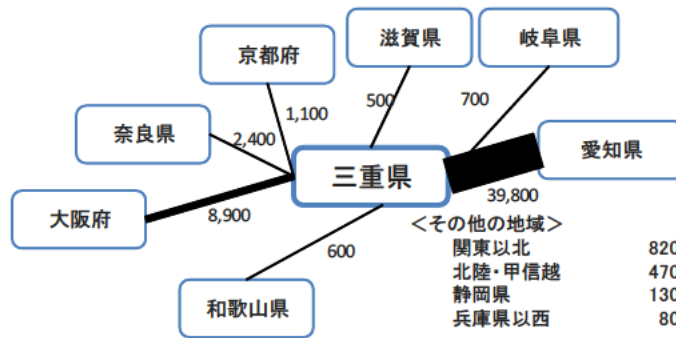
追加

◆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)



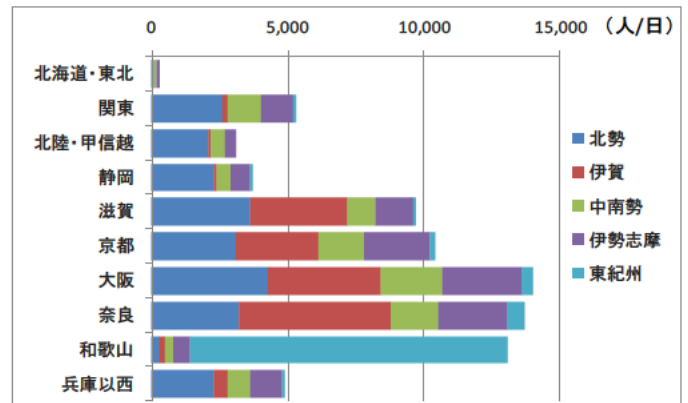
資料：旅客地域流動調査(平成 23 年度、国土交通省)

◆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。

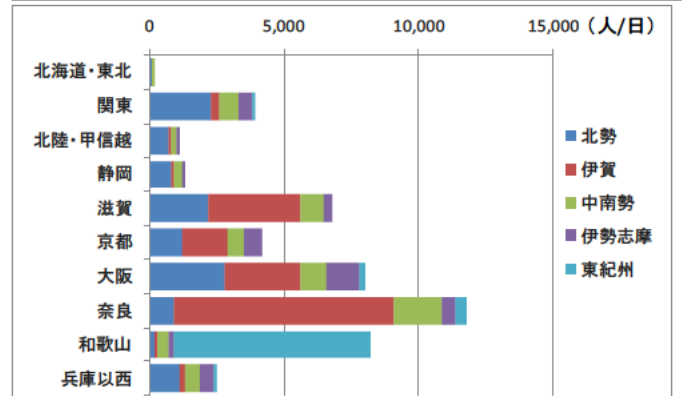
■ 観光・私用目的での秋季休日 1 日の県内各地域への流入

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)

(4) 中京都市圏パーソントリップ調査に見る三重県の交通行動の推移

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に基づいて、県内の交通行動の推移を整理します。

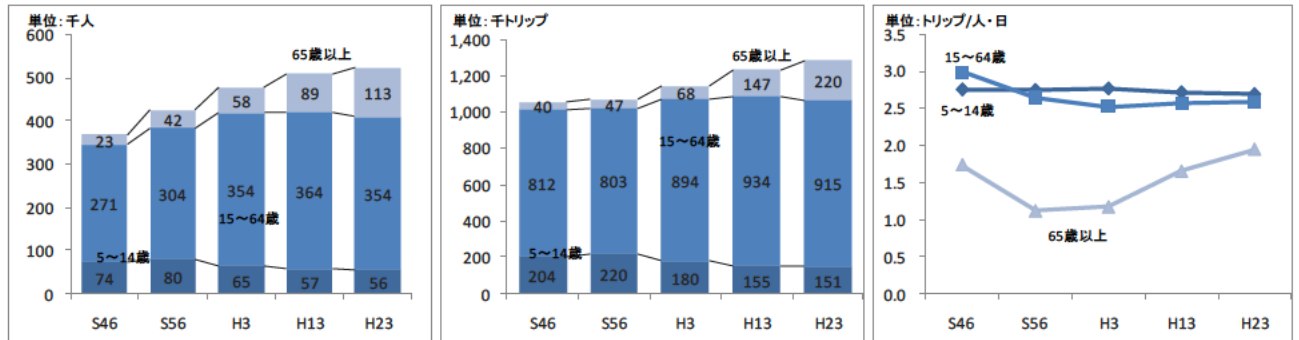
中京都市圏パーソントリップ調査は昭和46年に第1回調査が行われ、以降10年ごとに調査が行われ、平成23年に第5回調査が行われました。

三重県内では北勢地域が調査対象地域となっています。

◆人口、トリップ数とも増加しており、特に高齢者の1人あたりトリップ数が増加しています。

調査対象地域¹では人口、トリップ数とも増加しています。しかし1人あたりトリップ数は、14歳以下人口では40年間でほぼ横ばい、15～64歳人口でも平成3年以降はほぼ横ばいとなっているのに対して、65歳以上では平成3年から平成23年にかけて1人あたりトリップ数がほぼ倍になっており、高齢化の進展による人口増加を上回るスピードでトリップ数が増えています。

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



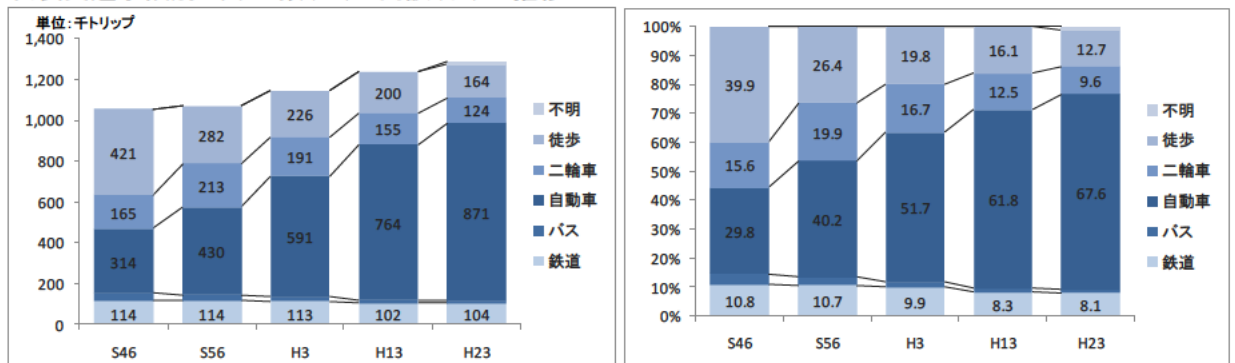
資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

◆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。

調査対象地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



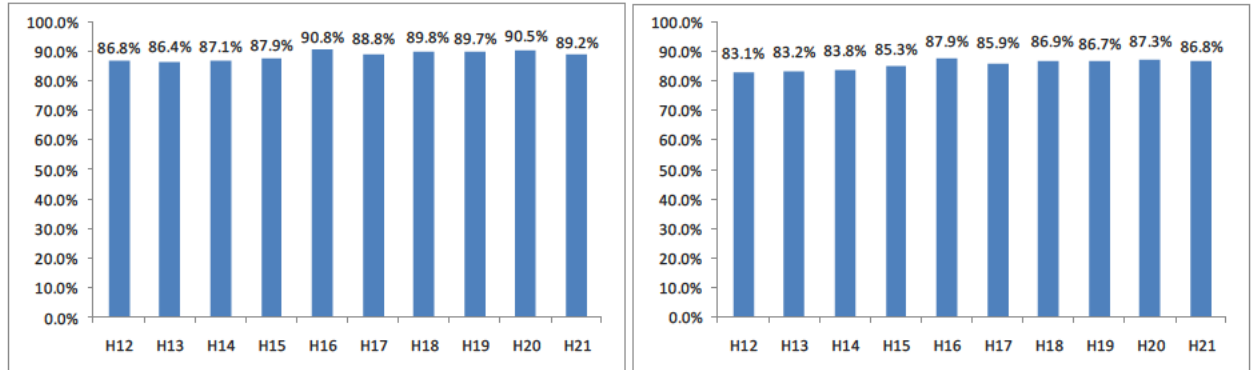
注:S46年調査では自転車は二輪車に含まれ、分離できない。H23年調査ではオートバイと自転車は概ね1:6の比率

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 第1回調査結果からの推移を求めるため、ここでの調査対象区域は第1回調査対象区域としています。以降、同様

中京都市圏パーソントリップ調査の対象地域を含んだ県全体で見ても、旅客交通に占める自家用乗用車が占める割合は、県内の移動でおよそ 90%前後、県外への移動でおよそ 85%前後となっています。

■ 県内々旅客交通、県内外旅客交通に占める自家用乗用車の割合の推移
《県内々》 《県内外》



※県内々交通とは出発地、到着地とも三重県内の交通、県内外は出発地、到着地のいずれかが三重県外の交通を指す
資料：旅客地域流動調査(平成 12 年度～平成 21 年度、国土交通省)

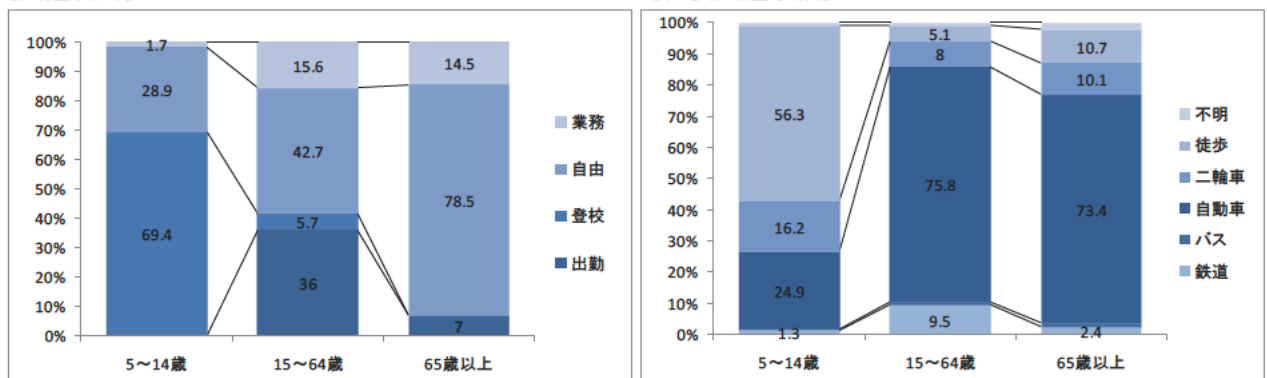
◆ 65 歳以上の高齢者の移動の実態は自由目的が多くなっており、4 人に 3 人は自動車により移動しています。

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いるのに対して、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)
《交通目的》 《代表交通手段》



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成 25 年)

◆75歳以上の高齢者の動き

追加

第5回中京都市圏パーソントリップ調査より集計予定
(第3回懇話会にて提示予定)

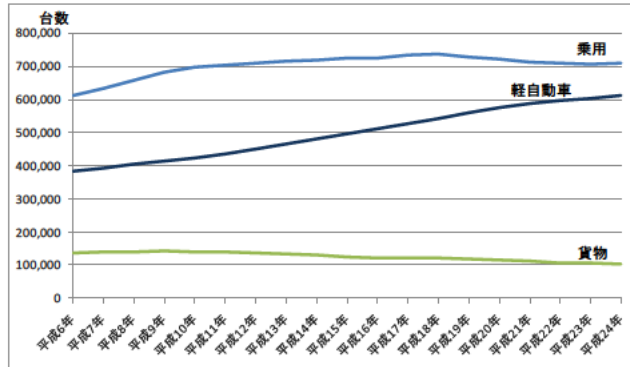
(5) 自動車保有・運転免許

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。

自動車運転免許の保有者も人口増加を上回る勢いで、世帯数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。

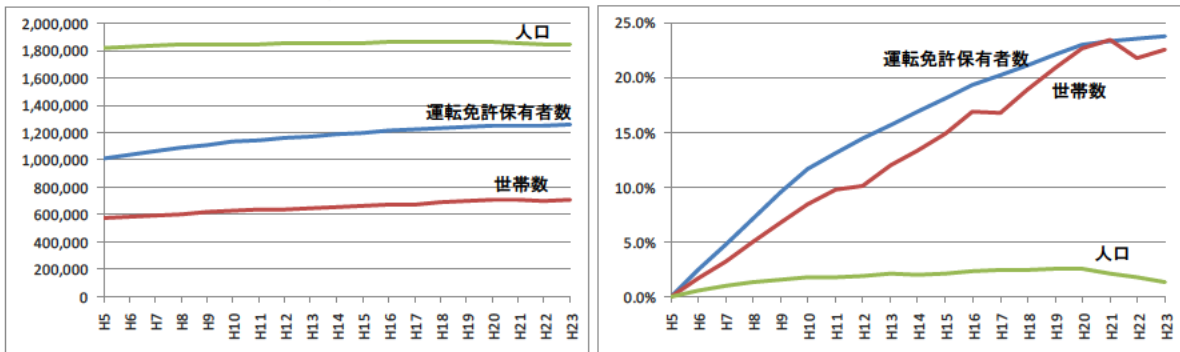
■ 自動車保有台数の推移



※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: 三重県統計書(各年版)

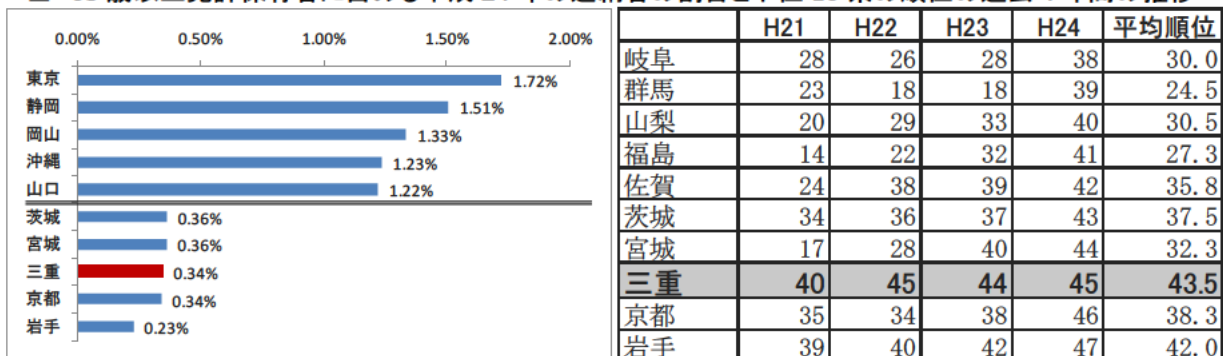
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※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(各年版)、(財)交通事故分析センター)、三重県統計書(各年版)

■ 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

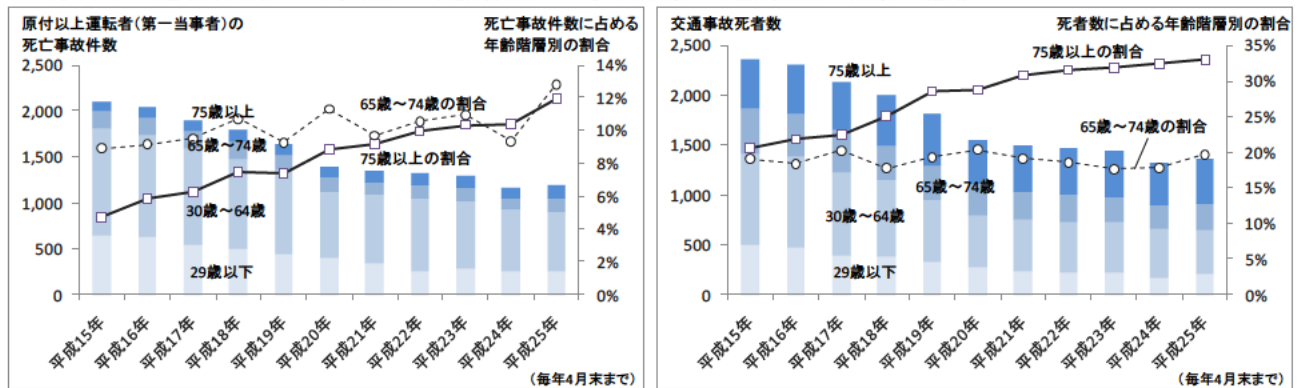
県民の高齢化が進展しているものの、日常の移動手段の確保の観点から自動車利用が減少せず、交通事故の増加が深刻な問題となっています。

◆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おり、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。

どの年代も交通事故死者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、全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。

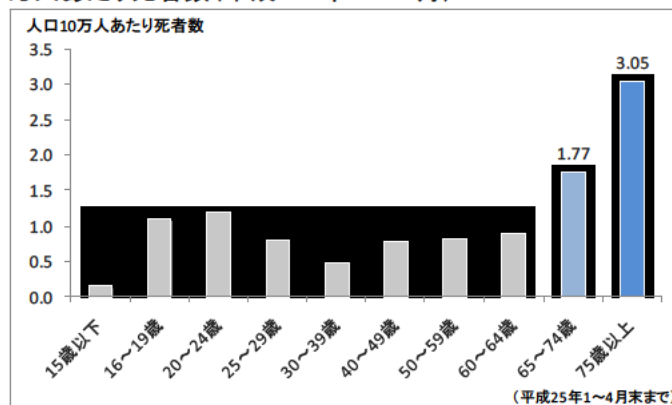
■ 原付以上運転者(第一当事者)の年齢層別死亡事故件数と年齢層別死者数の推移



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 追加

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。高齢者の死亡事故割合は全国と同様の傾向にあります。

(7) 県外との物の動き **追加**

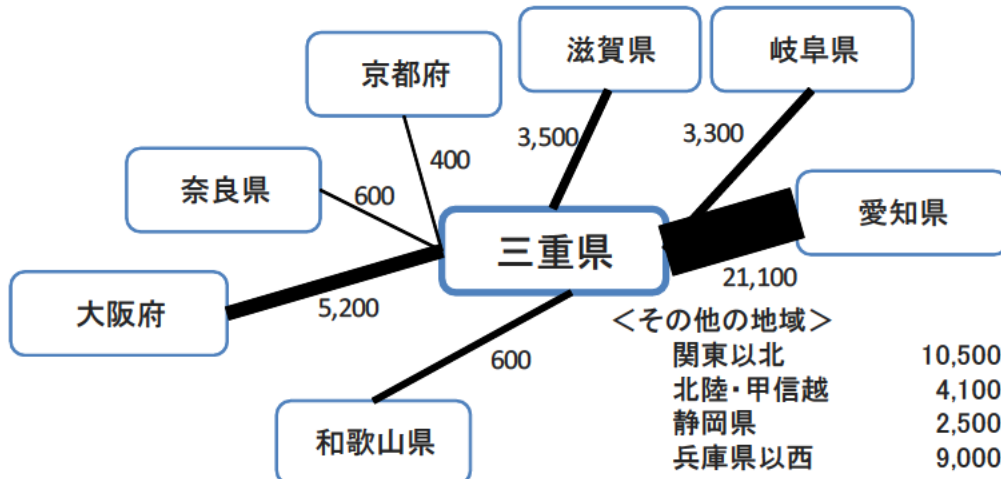
◆年間を通じた三重県と他都道府県との間の物の動き

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)

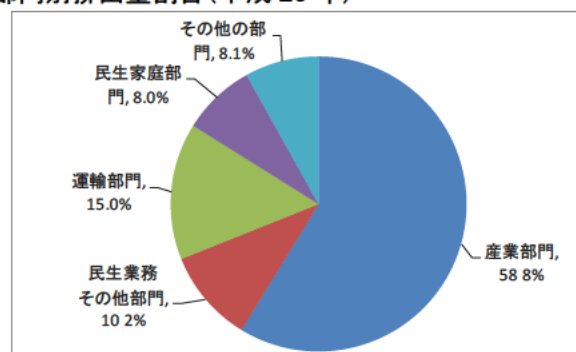
(8) 環境

三重県内で排出される温室効果ガスの約 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と比べて低くなっていますが、これは本県が製造業が盛んな地域であるため、全国平均と比べて産業部門からの排出が占める割合が高くなっているためです。

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。

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ていく必要があります。

■ 温室効果ガスの排出部門別排出量割合(平成 20 年)



資料：三重県地球温暖化対策実行計画(平成 20 年)

1-3 交通基盤・サービスの状況

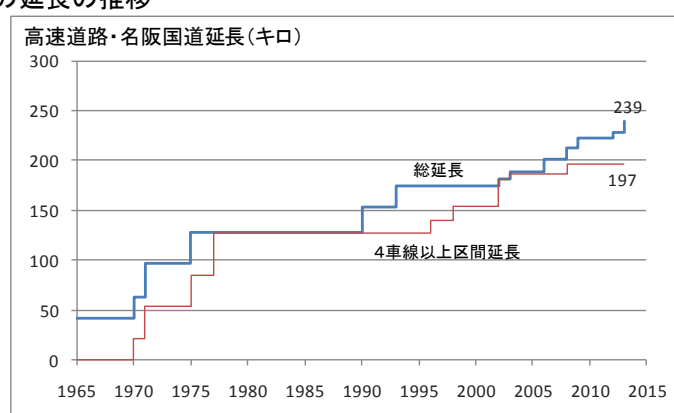
(1) 道路網の状況

◆ 高速道路網

県内の高速道路網は、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239km、内4車線以上の道路延長は197kmとなっています。

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25年度中には紀伊長島IC～海山IC間が完成し、勢和多気JCT～尾鷲北IC間が全通します。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。

■ 県内の高速道路の延長の推移



■ 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25年度予定 ^{*1}
伊勢湾岸自動車道	四日市JCT～四日市北JCT	平成27年度予定 ^{*2}
東海環状自動車道	東員IC～四日市北JCT	平成27年度予定 ^{*2}
新名神高速道路	四日市北JCT～亀山西JCT	平成30年度予定 ^{*2}
東海環状自動車道	東員IC～養老JCT(岐阜県)	平成32年度予定 ^{*2}

*1: 国土交通省中部地方整備局紀勢国道事務所

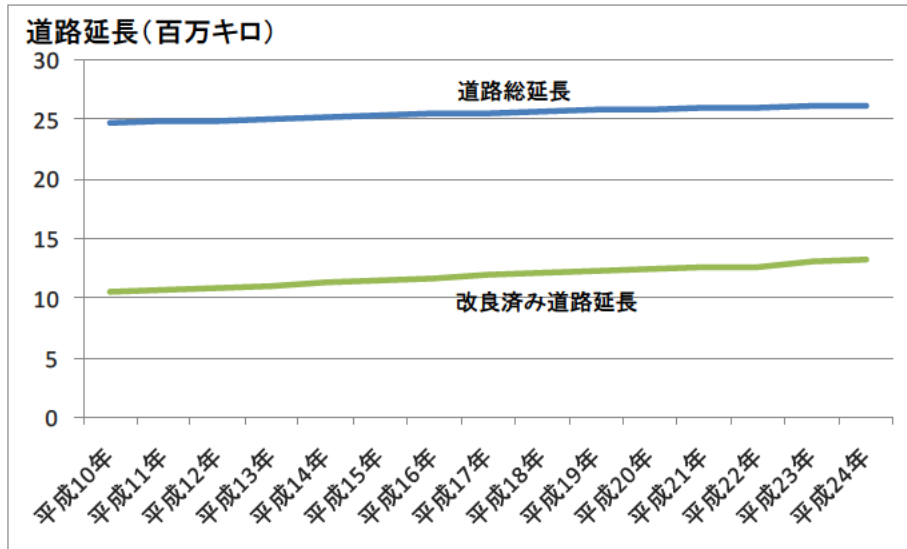
*2: 中日本高速道路「高速道路開通情報」

◆一般道路網

県内の道路改良率は平成 23 年 4 月時点で全国平均の 60.2%を約 8 ポイント下回る 51.8%となっています。高速道路網の整備と比べ、道路網の改良は遅れているため、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。

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ています。

■ 県内の道路延長と改良済み道路延長の推移



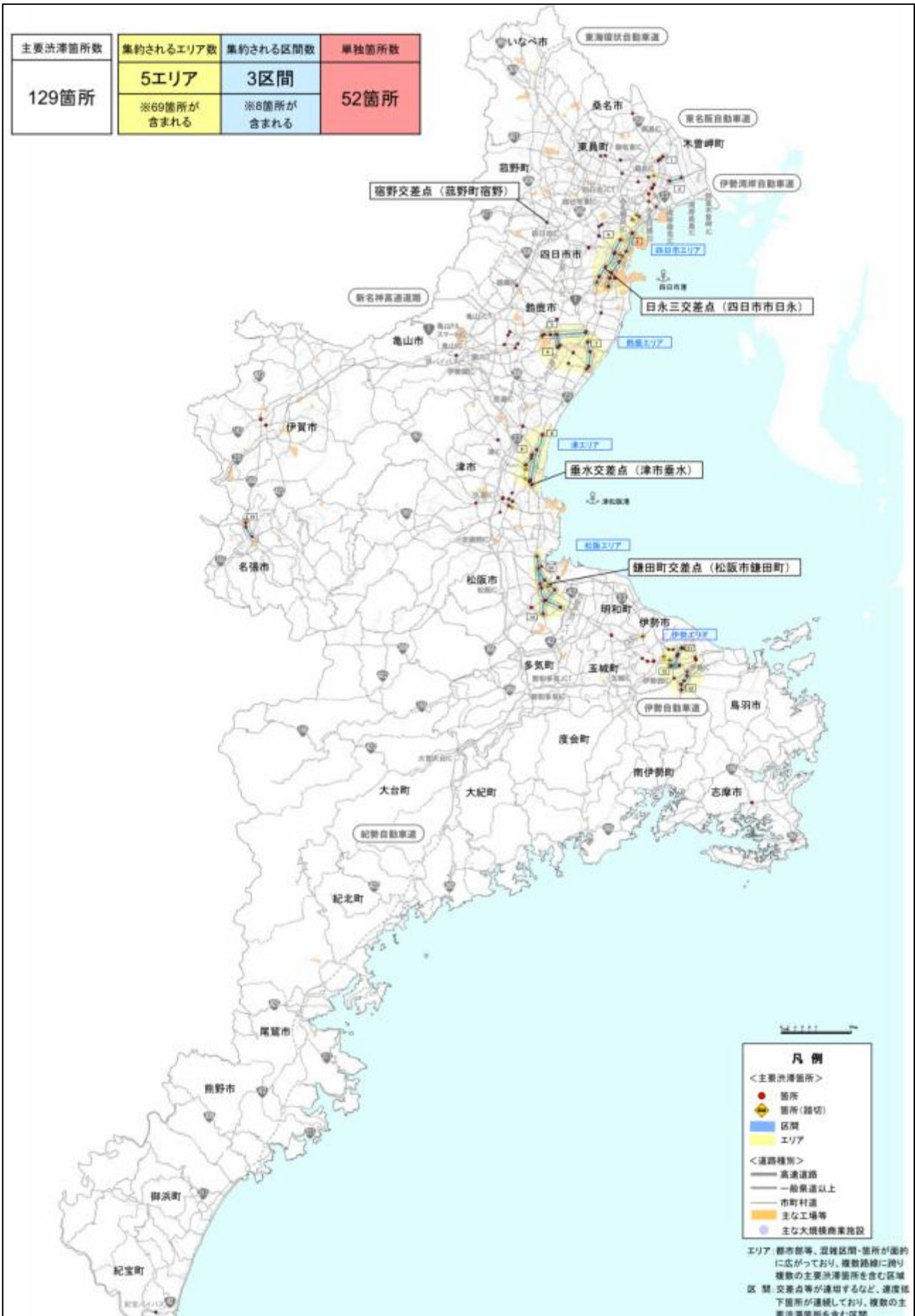
資料:三重県統計書(各年版)

■ 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)



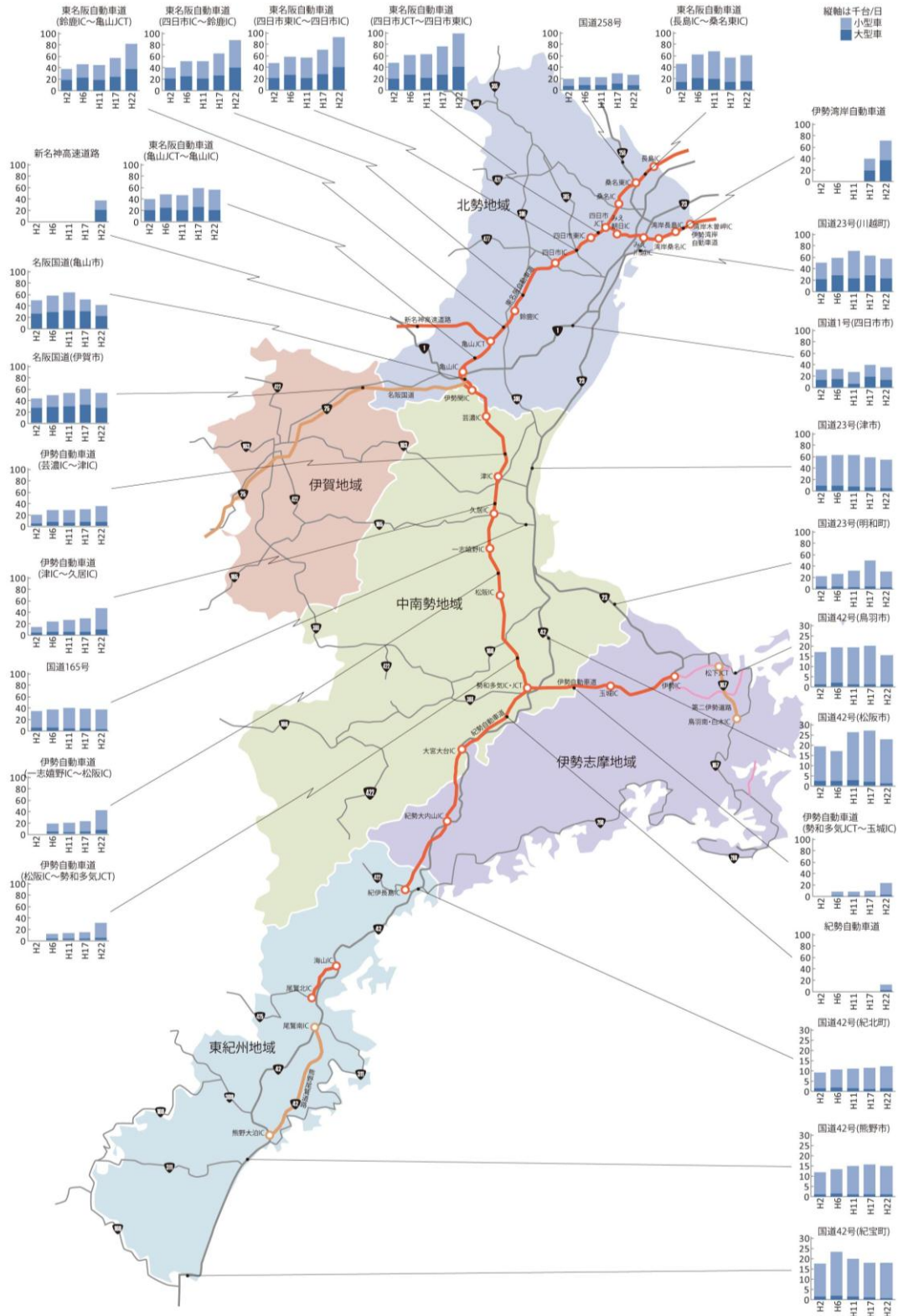
資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成25年、国土交通省記者発表資料)

◆ 県内の主な道路の交通量の推移 追加

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

リニア中央新幹線が平成26年度から品川～名古屋間で事業に着手する予定となっています。本県は奈良県などとともに、平成39年度中の品川～大阪間の全線開業を目指して、国や鉄道事業者に要望を行っています。

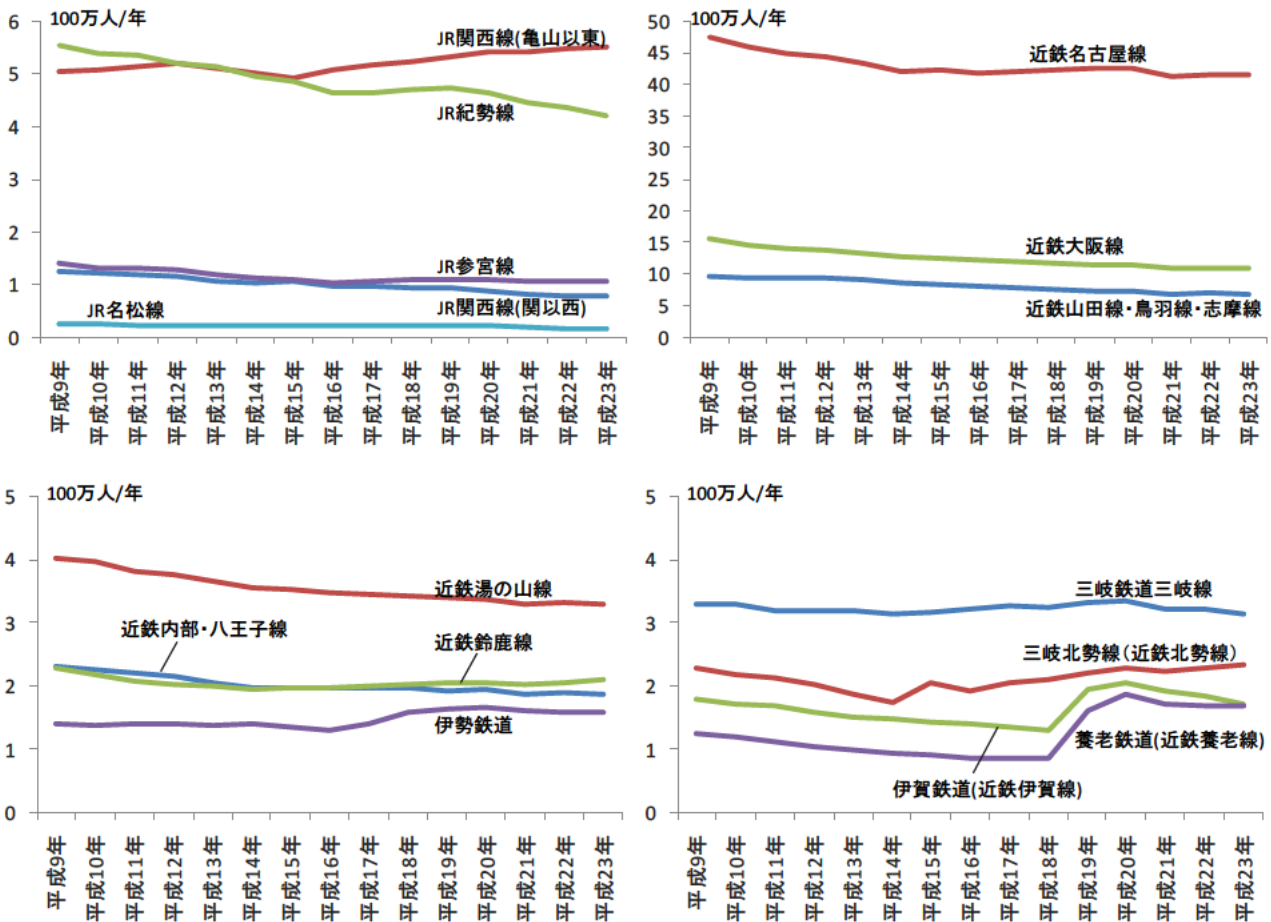
リニア中央新幹線が開業すると、三重県内に駅が設置されることが想定されるため、設置計画に合わせて、駅までのアクセス方法や基盤整備の検討が必要となります。

県内に路線を有する鉄道事業者は、東海旅客鉄道、西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道と地域鉄道である養老鉄道、三岐鉄道、伊勢鉄道および伊賀鉄道があります。近畿日本鉄道では乗車人員が減少傾向にあるほか、近鉄から運営が移管された養老鉄道や伊賀鉄道でも乗車人員が減少傾向にあります。一方、JR、伊勢鉄道、三岐鉄道では横ばいか微増傾向にあります。

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、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。

県は、駅の改良や耐震補強、運行設備の近代化や高速化・安全対策、車両の改善・更新の事業費の一部を、国や沿線市町とともに補助しています。

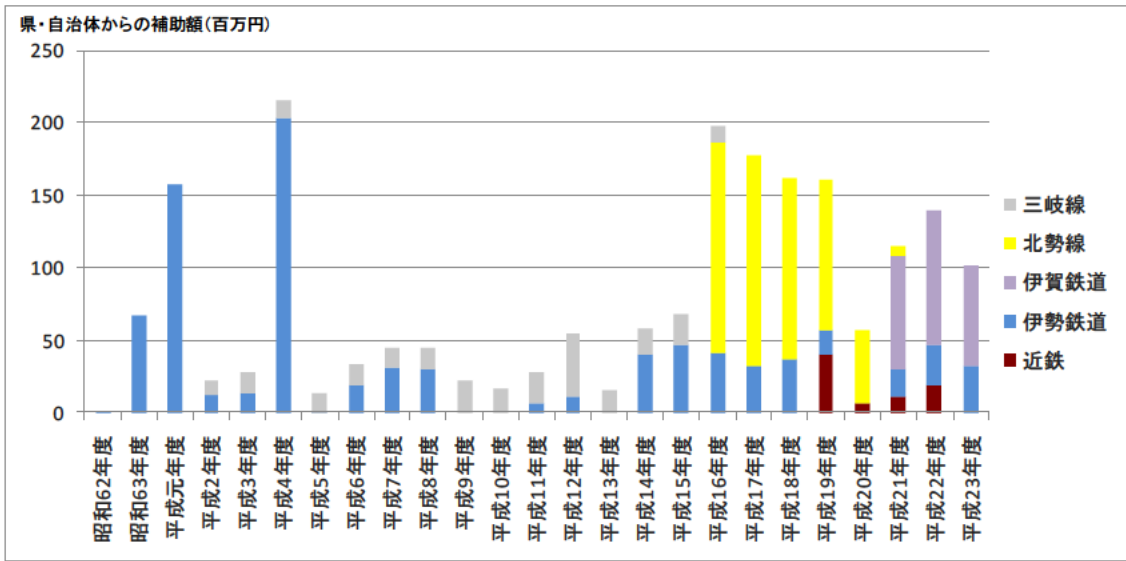
■ 県内路線別年間各駅乗車人員の推移



資料：三重県統計書(各年版)

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。

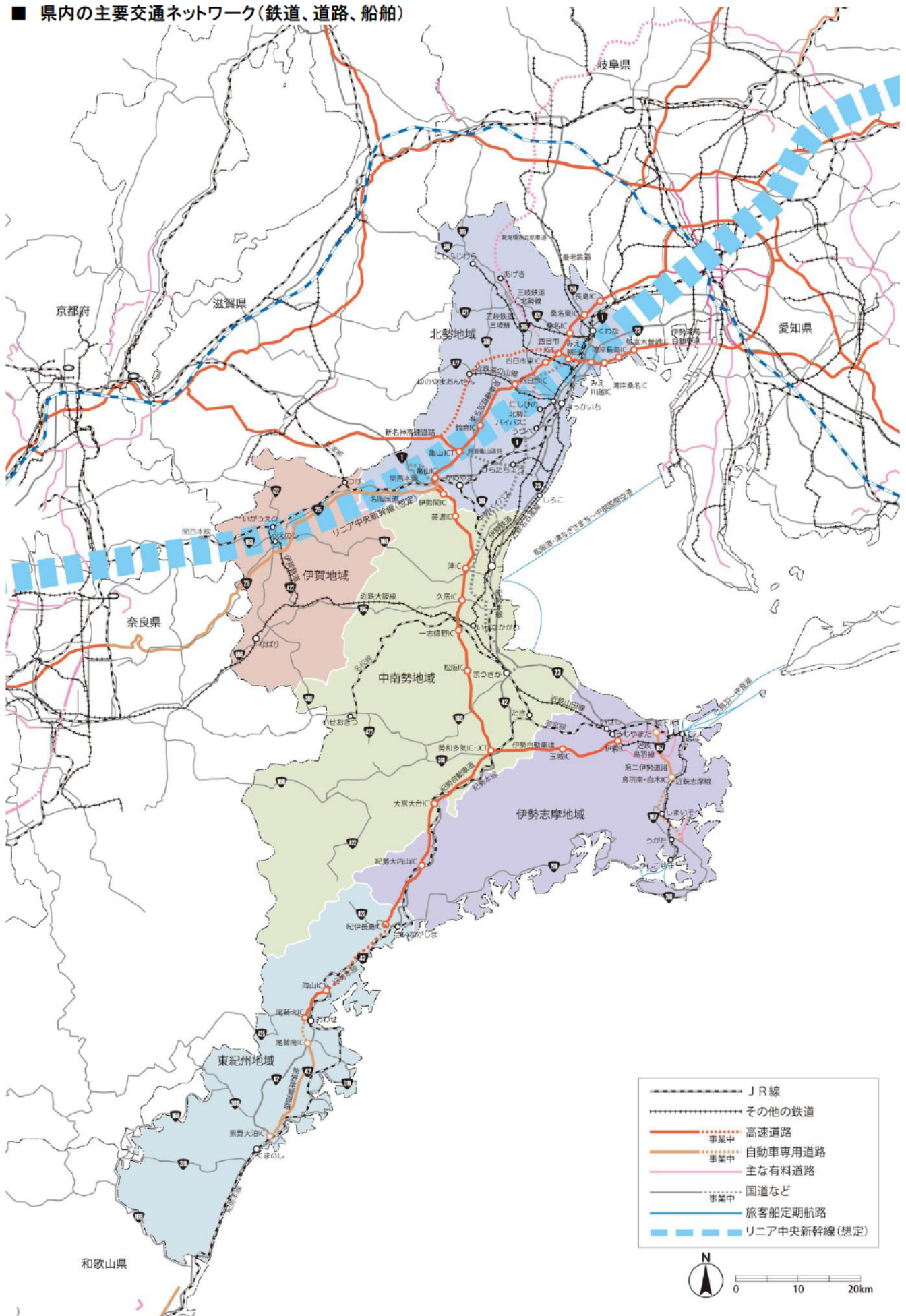
■ 鉄道各社に対する県や自治体からの年度別補助額の推移



※この他に国と沿線市町からの補助が出ています。

資料:三重県調べ

■ 県内の主要交通ネットワーク(鉄道、道路、船舶)



(3) バス

◆路線バス

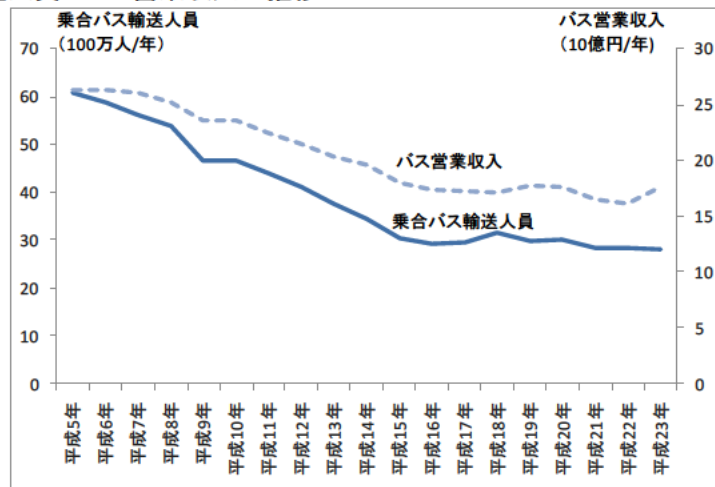
県内の路線バスは、三重交通および関連会社が三重県のほぼ全域をカバーするほか、三岐鉄道バスが四日市および桑名市内で運行しています。

路線バスの輸送人員も、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おり、県からの補助額は年間約3億円前後で推移しています。

事業者の路線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。

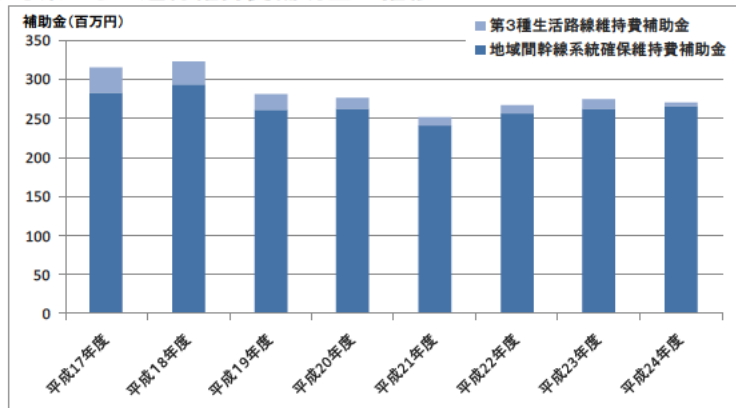
■ 乗合バスの輸送人員とバス営業収入の推移



※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：三重県統計書(各年版)、数字でみる中部の運輸 2013(中部運輸局)

■ 乗合バスに対する県からの運行維持費補助金の推移



資料：三重県調べ

地域間幹線系統確保維持費補助金、車両減価償却費等補助金（国との協調補助）

○交付先

乗合バス事業者

○補助対象

＜地域間幹線系統確保維持費補助金＞

次の要件を満たす見込みの路線

- ・三重県生活交通確保対策協議会が策定した「生活交通ネットワーク計画」に掲載されている
- ・平成13年3月31日時点の複数市町村にまたがっている
- ・広域行政圏の中心市町村等への需要に対応して設定されている
- ・1日あたりの運行回数が3回以上
- ・1日あたりの輸送量が15～150人
- ・1日あたりの複数市町村（平成13年3月31日時点の）をまたぐ利用が30%または10人以上
- ・経常収益が経常費用に達していない（赤字路線）

＜車両減価償却費等補助金＞

上記路線を運行するために購入した低床型車両の減価償却費

○交付額・補助率

＜地域間幹線系統確保維持費補助金＞

次のいずれか少ない額の1/2以内

- ・経常費用見込額－経常収益見込額
- ・経常費用見込額の9/20

＜車両減価償却費等補助金＞

購入車両（購入費の上限：1両につき次の額）の減価償却費の1/2

- ・実費購入予定費－1円（備忘価額）
- ・ノンステップ型1,500万円、ワンステップ型1,300万円、小型車両1,200万円

第3種生活路線運行費補助金（市町との協調補助）※平成24年度で廃止

○交付先

乗合バス事業者

○補助対象

平均乗車密度5人未満のバス路線を維持するため、バス事業者に補助金を交付する市町に対して、交付額の1/2を補助。

補助期間は原則1～3年。この間に路線の存続について地元で協議し、その結果、市町村自らが廃止代替バスを運営することにより路線を維持することに決定した場合は市町村自主運行バス維持制度により、その維持を支援する。

◆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。

県ではコミュニティバスに対して運行費および車両購入費に対して補助を行い、地域の生活交通の維持を支援しています。

コミュニティバスが運行されていない 1 市 3 町のうち、朝日町を除く市町では、料金無料の福祉バス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)

自治体名	運行路線数	自治体名	運行路線数
津市	30	木曽岬町	1
四日市市	4	東員町	2
伊勢市 ^{※1}	10	菰野町	10
松阪市	19	多気町	3
桑名市	9	明和町	2
鈴鹿市	4	大台町	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

※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

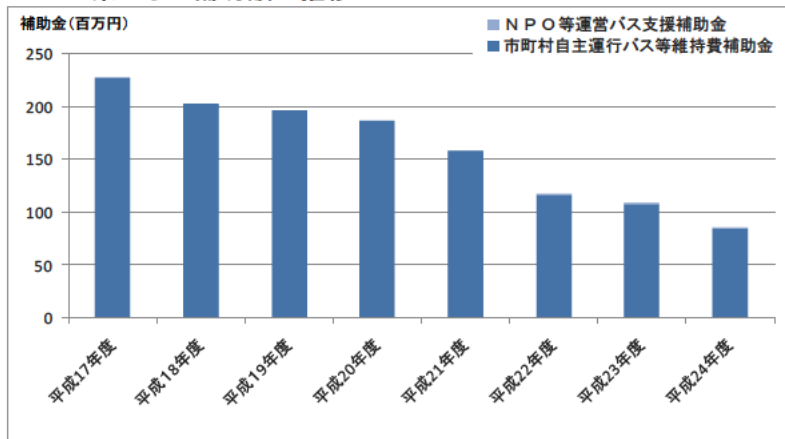
資料：中部運輸局自動車交通部調べ

■ 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
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

■ コミュニティバスへの県からの補助額の推移



資料：三重県調べ

市町村自主運行バス等維持費補助金 ※平成25年度で廃止

○交付先

自主運行バスを運営する市町

○補助対象

<運行費補助金>

次の要件を満たす路線

- ・道路運送法の許可または登録を受けて市町が運営する自主運行バス等
- ・国の補助を受けていない
- ・輸送対象又は輸送目的が特定されていない
- ・収支率10%（過疎・準過疎地域は5%）以上

<車両減価償却費等補助金>

上記路線を運行するために購入した低床型車両の減価償却費

○交付額・補助率

<運行費補助金>

次のいずれか少ない額の1/8以内(上限:平成15年3月31日時点の1市町村につき2,000万円)

- ・実車走行キロ×106円
- ・経常欠損額（運送欠損額）

NPO等運営バス支援補助金

○交付先

NPO等によるバス運営に補助する市町

○補助対象

次の要件を満たす路線

- ・NPO等による、事業者へ運行委託する乗合バス運営または過疎地有償運送
- ・道路運送法の許可または登録を受けている
- ・国の補助を受けていない
- ・輸送対象または輸送目的が特定されていない
- ・経常収益が経常費用に達していない（赤字路線）
- ・運行維持のため市町がNPO等に補助金を交付している
- ・新規導入から3年以内

○交付額・補助率

次のいずれか少ない額の1/2以内（上限：1路線につき200万円）

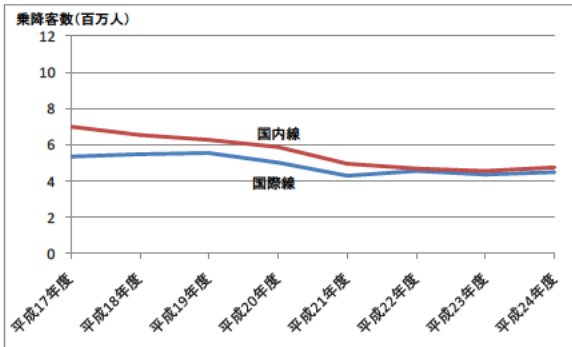
- ・経常費用－経常収益
- ・NPO等への市町補助額

(4) 航空

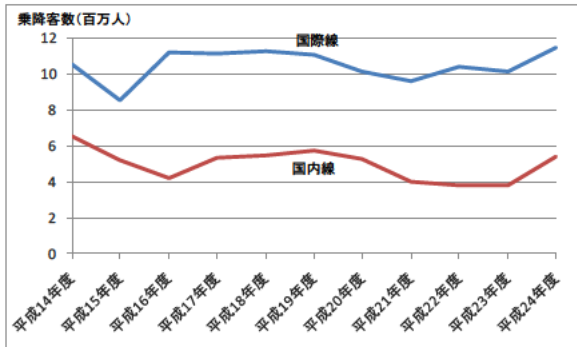
三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市、四日市市、亀山市、松阪市および伊勢市から高速バスが運行されており、松阪港、津なぎさまちから高速船が運航されています。

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昨年の乗降客数が大きく増加しました。中部国際空港においては、今後の利用促進が課題となっています。

■ 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》

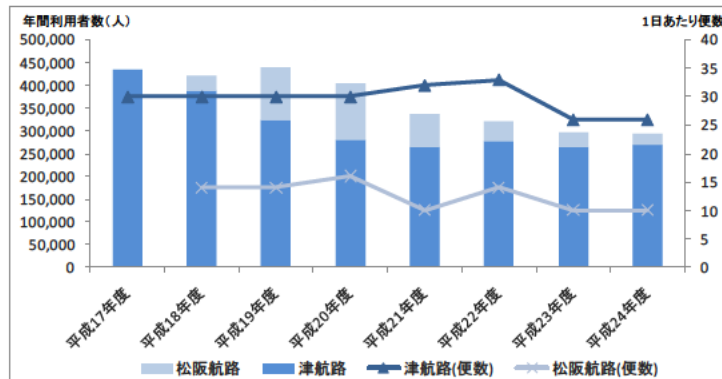


《関西国際空港》



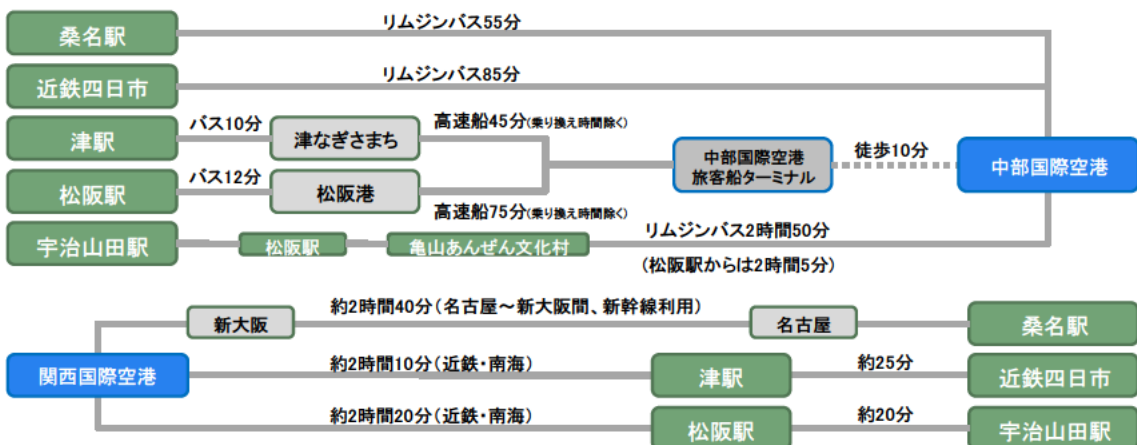
資料: 中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

■ 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

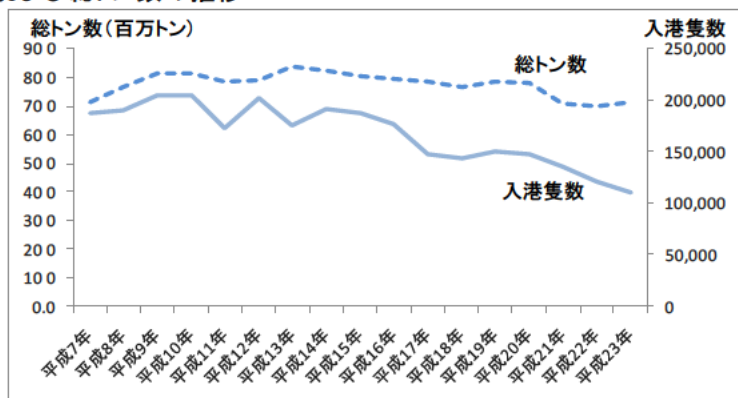
県内に入港する船舶の隻数は近年減少傾向にあります。総トン数は7,000万トンの間で推移しています。

県内では四日市港が名古屋港とともにスーパー中枢港湾に指定されています。

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。

四日市港は名古屋港と連携しながら背後圏産業を物流面から支え、コンテナのみならず、バルク貨物²を含めた総合港湾としての役割を果たしていくことが求められています。

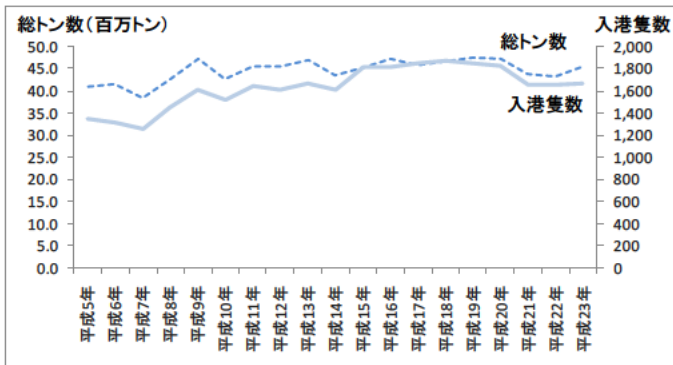
■ 入港船舶隻数および総トン数の推移



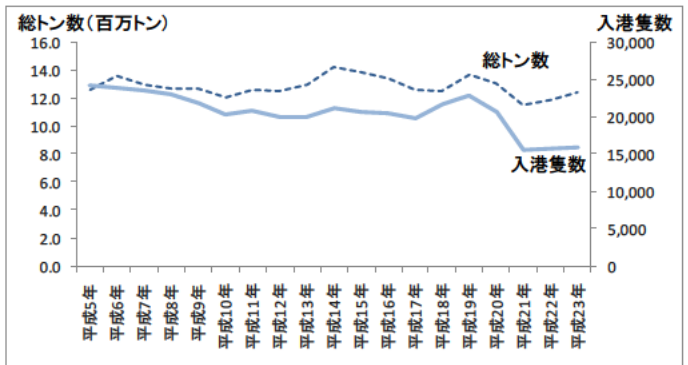
※対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鶴殿港の合計

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)

² バルク貨物とは穀物、鉱石、油類、木材などのように、梱包されていない貨物のことで、撒積(ばらづみ)貨物ともいわれます。

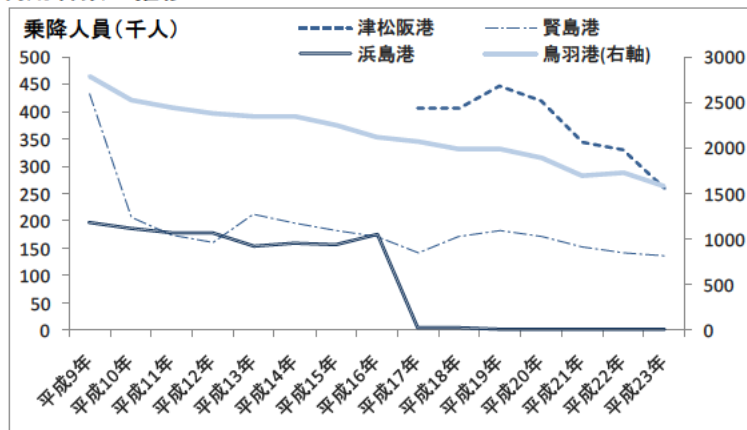
◆旅客

旅客船については、津なぎさまち、松阪港と中部国際空港間、鳥羽港と愛知県の伊良湖港間、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 5 便	鳥羽市	
鳥羽～答志島（答志・和具）	鳥羽発 11 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、答志島発 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)

(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29駅のバリアフリー化への対応状況を見てみると、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、障害者用トイレのいずれの項目においても中部運輸局管内（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が下回っており、駅のバリアフリー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24年3月31日現在)

	対象駅数	段差の解消	視覚障害者 誘導用ブロック	障害者用トイレ
三重県	29	19 (65.5%)	23 (79.3%)	17 (58.6%)
中部運輸局管内	397	308 (77.6%)	355 (89.4%)	291 (73.3%)
全国	3,442	2,778 (80.7%)	3,197 (92.9%)	2,514 (73.0%)

資料:平成23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24年、国土交通省)

◆ 低床バスの導入状況

バリアフリー新法の移動等円滑化基準³に適合したバスの導入率は、平成24年度末時点で39.3%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、導入率が10.8%となっており、全国で15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24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	759	298	82	39.3	15	10.8	33
愛知県	2,240	1,874	1,399	83.7	2	62.5	1
岐阜県	623	352	111	56.5	10	17.8	26
静岡県	1,522	739	513	48.6	13	33.7	9
福井県	294	75	68	25.5	36	23.1	17
滋賀県	482	174	91	36.1	19	18.9	23
京都府	1,789	1,349	962	75.4	5	53.8	3
奈良県	671	248	126	37.0	18	18.8	24
和歌山県	363	121	98	33.3	22	27.0	16

資料:平成23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24年、国土交通省)

³ 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。

(7) 交通に関する新たな技術の動き

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、交通基盤の使われ方も今とは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 カードは交通機関のみならず、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

鉄道のディーゼル車は電車に比べて燃料の消費効率が悪く、CO₂の排出量も多くなります。そこで、燃料消費効率の改善のため、近年は、ディーゼルエンジンと蓄電池を組み合わせ駆動力に電気モーターを使用するハイブリッド車両が開発されています。さらに、電化区間では架線集電、非電化区間ではエンジン発電機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ています。

第2章 三重県の交通課題

「みえ県民カビジョン」行動計画の内、交通に関する施策「351 道路網・港湾整備の推進」および「352 公共交通網の整備」で示される現状と課題と第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 みえ県民カビジョン行動計画が示す交通に関する現状と課題

(1) 道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題

- ① 三重県の道路整備は道半ばにあり、北・中部地域では東名阪自動車道などで交通渋滞が発生し、南部地域では集中豪雨等により交通が遮断するなど、県民生活に大きな支障を来しており、これらを解消するために、県内道路の早期の整備が求められています。
- ② 大規模地震や集中豪雨等による地域の孤立を防ぐとともに、東日本大震災を受け、ひとたび被害が発生した場合の救助・救援活動や生活の復興支援の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路（道路改築、橋梁耐震化）の整備等を迅速かつ重点的に進めることが求められています。
- ③ 今後、施設の高齢化や整備に伴い増加する道路・港湾施設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。
- ④ 四日市港は、名古屋港と連携しながら背後圏産業を物流面から支え、コンテナのみならず、ハルク貨物を含めた総合港湾としての役割を果たしていくことが求められています。

(2) 公共交通網の整備に関する現状と課題

- ① 地域の公共交通は通勤や通学、通院、買い物といった日常生活に不可欠なものであり、暮らしの基礎となっています。しかしながら、近年のモータリゼーションの進展等により利用者が大きく減少するなど、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっており、自ら移動手段を持たない高齢者の方などの移動が制限されるなど、交通不便地が拡大しつつあります。
- ② 危機に瀕したバスや鉄道などの確保・維持・改善のため、国の動きにも的確に対応し、地域の公共交通を確保していく必要があります。
- ③ 県内外と交流・連携し地域づくりや産業振興等を進めていくためには、県民の皆さんが広域的に移動できる基盤が重要です。このため、地域間を高速で結ぶ交通網を整備促進し、さらに充実させていく必要があります。

2-2 三重県の交通課題

(1) 県民生活の幸福度向上のための課題

◆使いやすい交通の実現

交通は、人や物の円滑な移動を通じて県民の生活を支える重要な社会基盤です。そのため、高齢者、身体障害者などにとっても移動に支障なく、子どもや外国人なども含め、さまざまな人々にとってもわかりやすく、すべての人にとって使いやすい交通の実現が必要不可欠です。

◆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となるものであり、交通の機能が常に適切に発揮されることが、県民の暮らしの安定につながります。

そのため、事故や異常気象、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。

◆環境にやさしい交通の実現

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、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。

公共交通の利用者数が減少し、今後は、環境や資源に配慮した交通行動の推進が求められます。

(2) 広域交通面での課題

◆ミッシングリンクの解消

三重県の道路整備は道半ばにあり、南部地域では整備が行われていた紀勢自動車道、熊野尾鷲道路が供用され、尾鷲市中心部を除いて熊野市までの高規格幹線道路が供用されましたが、一方で、北・中部地域で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、交通渋滞が発生し、県民生活に大きな支障を来しているため、これらを解消するために、県内道路の早期の整備が求められています。

(1) 道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題－①に対応

◆広域公共交通網へのアクセス交通の強化

三重県の現状においては、県外へのアクセスには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こととなります。県内外や国内外とのアクセスを活発にし、経済や観光での交流を強化するためには、広域交通結節点へのアクセス機能を強化することが求められます。

今後、リニア中央新幹線が整備された際には県内駅が広域交通の結節点となるため、県内各地域からのアクセス機能を整備することが必要となります。

(2) 公共交通網の整備に関する現状と課題－②に対応

◆地域間交通ネットワークの機能向上

三重県は分散型の都市構造であり、各都市が鉄道（JR、近鉄）や幹線道路で繋がっています。このうちJRは、県内には広域的の路線として関西本線、紀勢本線がありますが、非電化、単線区間が比較的多いため、利便性が低い状況にあります。

県内外と交流・連携し、地域づくりや産業振興等を進めていくためには、県民の皆さんが広域的に移動できる基盤が重要です。三重県内の都市間連携をこれまで以上に進めるためにも、地域間を高速で結ぶ交通網を整備促進し、さらに充実させていく必要があります。

(2) 公共交通網の整備に関する現状と課題－②に対応

◆観光地への円滑なアクセスの確保

三重県内には伊勢神宮や世界遺産となっている熊野古道など多くの観光地があり、特に県外や海外からの観光客が増加しています。

今後、リニア中央新幹線が整備された際には県内へのアクセス性が飛躍的に高まることから、県内での交通結節拠点と観光地、および観光地同士との間で、移動しやすくなるよう、交通機関のダイヤの接続や、継ぎ目のない乗り継ぎや交通結節点でのわかりやすい案内など、県内へ来訪されたお客様を円滑に目的地へお連れするためのアクセスの確保が必要です。

◆総合港湾としての四日市港の機能強化

四日市港は、名古屋港と連携しながら背後圏産業を物流面から支え、コンテナのみならず、バルク貨物を含めた総合港湾としての役割を果たしていくことが求められています。

(1) 道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題－④に対応

(3) 地域交通面での課題

◆地域ぐるみでの生活交通の維持

廃止された路線バスの代替手段として、また公共交通不便地域での生活の移動手段の確保のため、各自治体でコミュニティバスが運行されています。その運行のほとんどは自治体からの補助で成り立っていますが、自治体だけの財政負担にも限界があります。

今後は行政に加え、県民、NPO、アクティブシチズン、企業、交通事業者の参画の下で、適切な役割分担を果たしながら、持続可能な地域公共交通の維持が求められています。

(2)公共交通網の整備に関する現状と課題－③に対応

◆県内道路の整備

地域内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、広域交通を補完する幹線道路や生活交通を支える補助幹線道路の役割を担う道路網の改築整備を進めていく必要があります。

(1)道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題－①に対応

◆観光施設周辺での局地的な混雑の解消

県内には全国的にも集客力の高い観光施設が数多く立地しており、県内各地とは鉄道網や幹線道路網で結ばれていますが、観光施設周辺では特に大規模イベントの際に大規模な混雑が発生しており、来訪者の方々や近隣にお住まいの皆様にも多大な迷惑がかかっています。今後は、公共交通の活用などによる来訪者輸送の効率化など、局地的な混雑を解消し、施設まで円滑に輸送するための仕組みが求められます。

◆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

超小型モビリティや自動運転技術の実用化、ICカードやスマートフォンのさらなる普及などにより、人々の移動が今後大きく変わってくると思われれます。それとともに、交通基盤の使われ方も変わってくるのが想定されるため、将来の変化を見据えた今後の地域の交通基盤のあり方を検討する必要があります。

(4) 安全・安心な交通の確保のための課題

◆ 緊急輸送道路の整備

大規模地震や集中豪雨等による地域の孤立を防ぐとともに、東日本大震災を受け、ひとたび被害が発生した場合の救助・救援活動や生活の復興支援の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路（道路改築、橋梁耐震化）の整備等を迅速かつ重点的に進めることが求められています。

(1)道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題－②に対応

◆ 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・信頼性の確保へ向けて、代替性の高い交通ネットワークの形成や、駅や港湾施設、道の駅などの交通施設における防災機能の強化が求められます。

(1)道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題－③に対応

◆ 交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震性の向上

今後、施設の高齢化や整備に伴い増加する道路・港湾施設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。

(1)道路網・港湾整備の推進に関する現状と課題－③に対応

第3章 三重県の交通のめざす姿と基本理念

第2章で整理した三重県の交通課題を踏まえ、今後三重県がめざすべき交通の姿と基本理念を示します。

3-1 三重県の交通のめざす姿

めざす姿1：県民の多様な交流・連携活動及び産業経済活動を支える交通であること

広域交通は、人や物を円滑に結びつけることによって暮らしを支え、社会の活力増進の基盤となります。

主な高速道路や地域高規格道路が概成し、県民は県内県外問わず、自家用車あるいはバス等の手段で県内外への遠距離移動を可能にし、日帰り交通圏の拡大がなされています。

またリニアや関西国際空港、中部国際空港を利活用して、国内外から多くの人が業務や観光で訪れるようになり、県民の多様な交流・連携活動及び産業経済活動が盛んになっています。

めざす姿2：県民の日常生活を支える交通であること

地域交通は、県民の日常生活を支える基盤です。三重県ではこれまで地域交通は自家用車への依存が進んでいましたが、車社会の進展による公共交通の衰退に伴って交通不便地、交通空白地が生じるなど、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。

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が増加や、環境にやさしい交通体系の構築の観点からは、公共交通を中心とした地域交通への転換が求められています。

今後は、地域コミュニティの自助共助ができる仕組みが進められていると同時に、地域交通においては命に関わる生活の足（交通）の維持・確保が適切に行われ、円滑な移動（バリアフリー）が確保されています。

これからの地域公共交通は、交通事業者の努力のみによって維持するのではなく、県民、NPO、アクティブシブズン、企業、交通事業者、行政（国、県、市町）がそれぞれの地域コミュニティで、適切な役割分担を果たしながら、生きがいを持ちながら定住できる地域公共交通の維持が図られています。

また、地域公共交通のみならず、自家用車や徒歩、自転車など多様な交通手段が利用する道路網については、改築整備や維持管理が適切に行われています。

めざす姿3：安全で災害に強い交通であること

近年の地震や台風、集中豪雨などの多発、また、南海トラフ地震に対する警戒により、災害に対して不安を感じている人が増加してきた中で、東日本大震災により防災対策や危機管理に対する意識が高まっています。

災害に対する頑健性や代替性を持たせることで、安全で災害に強い交通基盤・サービスを形成し、県民の経済活動、日常生活を支えます。

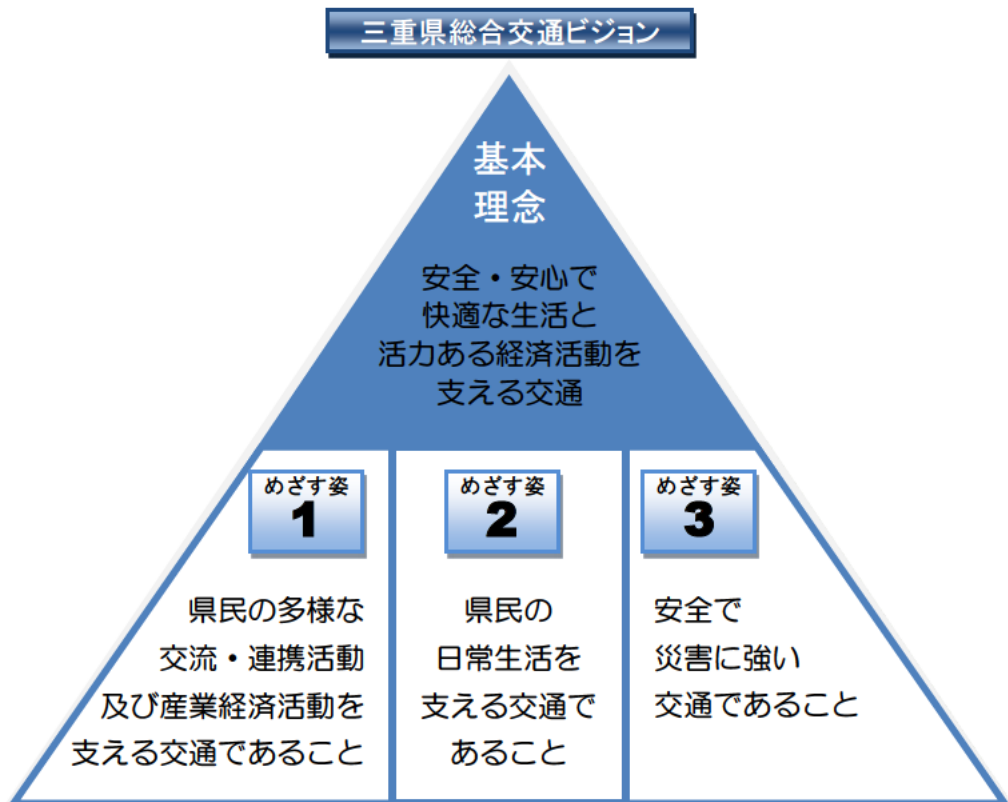
平常時の交通に対する安全対策を合わせて行うことで、交通事故の中で増加しつつある高齢者が関係する交通事故を減らし、県民の安全な日常生活を支えます。

3-2 基本理念

三重県の交通の現状や課題を踏まえ、将来のめざす姿を達成するための「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」とします。

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（案）

第3章で整理した基本理念を踏まえ、三重県の交通のめざす姿を実現するための基本方針を示します。

4-1 「県民の多様な交流・連携活動及び産業経済活動を支える交通」を実現するための基本方針

(1) 県内道路の早期整備

県内の幹線道路の早期整備を図り、幹線道路ネットワークのミッシングリンクの解消や、ネットワーク上のボトルネックを解消し、県内および県内外の移動時間の短縮を図ります。

(2) 広域公共交通網へのアクセス交通の強化・検討

県内と隣接府県より遠い県外との間を公共交通を用いて移動する際の広域交通結節点となる名古屋駅や中部国際空港、関西国際空港までのアクセス機能の強化を図ります。

今後、リニア中央新幹線が整備された際には県内駅が広域交通の結節点となるため、県内駅の設置位置の計画に合わせて、県内各地域からのアクセス機能を検討します。

(3) 地域間交通ネットワークの機能向上

県内外と交流・連携し、地域づくりや産業振興等を進めていくための、県民の皆さんが広域的に移動できる基盤として、三重県内の都市間連携をこれまで以上に進めるためにも、近鉄と競合する区間以外での速達性の低いJR線の高速化など、地域間を高速で結ぶ交通網を整備促進し、地域間ネットワークの機能を向上させます。

(4) 観光地への時間的かつ心理的な円滑な移動の実現

三重県内には伊勢神宮や世界遺産となっている熊野古道など多くの観光地があり、特に県外や海外からの観光客が増加しています。

特に、リニア中央新幹線が整備された際には国内外からのアクセス性が飛躍的に高まることから、次期式年遷宮（平成45年）には国内・海外から多くの観光客が訪れるものと想定されます。そのため、県内での交通結節拠点と観光地、および観光地同士との間で、移動しやすくなるよう、交通機関のダイヤの接続や、継ぎ目のない乗り継ぎや交通結節点でのわかりやすい案内、交通需要マネジメントによる観光施設周辺の円滑な交通処理の実現など、県内への観光客を、時間的にも心理的にも円滑に、抵抗なく目的地へ案内できるようにします。

(5) 総合港湾としての四日市港の機能強化

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。

4-2 「県民の日常生活を支える交通」を実現するための基本方針

(1) 地域ぐるみでの地域公共交通の維持・確保

地域交通における生活の足（交通）の維持・確保のため、これまでのような交通事業者による路線バスの維持、行政のコミュニティバスによる維持ではなく、県民、NPO、アクティブシチズン、企業、交通事業者、行政（国、県、市町）がそれぞれの地域コミュニティで、適切な役割分担を果たしながら、生きがいを持ちながら定住できる地域公共交通の維持・確保を図ります。

(2) 既存道路の改良・維持

広域交通を補完する幹線道路や生活交通を支える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が適切に実施し、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。

(3) モビリティ・マネジメントを通じた環境や資源に配慮した交通行動の推進

交通基盤の「ハード整備」と「ソフト管理」を適切に組み合わせながら、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度（＝かしこく）に利用していくために県民、事業者、行政がともに MM（モビリティマネジメント）の必要性や重要性を共通の認識としていく。

(4) 地形や道路事情に応じた自転車の積極的な活用

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、基盤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、公共交通の利用とともに、自家用車依存の交通体系の脱却のきっかけの一つとします。

(5) 公共交通におけるバリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進

全国の中で比較的遅れている公共交通のバリアフリー化（高齢者や身体障害者が利用しやすくすること）やユニバーサルデザイン化（障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいようにすること）を推進し、さまざまな人々にとってもわかりやすく、すべての人にとって使いやすい交通の実現を図ります。

(6) 高齢者の交通安全対策の推進

本県も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ります。高齢者は他の年齢階層と比べて交通事故率や死亡率も高くなっていることから、公共交通機関の活用による自動車運転免許証の返納の推進など、高齢者の交通安全対策の推進を図ります。

(7) 快適かつ利便性の高い移動に資する新たな交通技術や情報通信技術の活用の検討

新たな交通技術や情報通信技術は、快適かつ利便性の高い人々の移動の実現に大いに活用されるとともに、交通基盤のあり方も変える可能性があります。現在の技術および今後の動向も見据えて、人々の将来の移動のあり方や交通基盤のあり方を検討します。

4-3 「安全で災害に強い交通」を実現するための基本方針

(1) 緊急輸送道路の整備

大規模地震や集中豪雨等による地域の孤立を防ぐとともに、東日本大震災を受け、ひとたび被害が発生した場合の救助・救援活動や生活の復興支援の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路（道路改築、橋梁耐震化）の整備等を図ります。

(2) 災害に強い交通施設の整備

自然災害に対する交通面における安全性・信頼性の確保へ向けて、代替性の高い交通ネットワークの形成や、駅や港湾施設、道の駅などの交通施設における防災機能の強化を図ります。

(3) 交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震性の向上

今後、施設の高齢化や整備に伴い増加する道路・港湾施設にかかる維持管理コストの増大が予想される中で、利用者の安全性や利便性を確保するため、老朽化した施設の改良や更新、道路舗装等の計画的な維持管理、施設の耐震性の向上を図ります。