

## ◆三重県総合交通ビジョンについて

## ビジョンの位置付け：

## (1) ビジョンの基本設定

## ① 目的

生活交通の維持・確保といった課題やリニア中央新幹線や高速道路の整備の進展などの新たな動向を踏まえ、関係する多様な主体（県民、事業者・団体等、行政）とともに、安全、快適で利便性の高い交通基盤の確立をめざし、本県の交通に関する総合的な政策の方向性を示すものとしします。

## ② 目標時期

中長期 20年 平成46年（2034年）としします。

## ③ 策定期間

平成25年度後半から平成26年度の1年半の間に5回懇話会を開催します。

- 平成25年度：現状把握、課題抽出・整理、基本方針案の検討等
- 平成26年度：施策の具体化方策検討、ビジョン中間案（パブリックコメント）、ビジョン公表

## ④ 検討手順

県の交通網の現状、社会経済の環境変化、課題整理、めざす姿（基本方針）、各主体の役割分担、具体的な施策の方向性といった項目に沿って検討し、策定していきます。

なお、ビジョン策定の過程において、時宜に応じて県内市町への意見照会をさせていただき、懇話会で調整のうえビジョンへの反映をしていくほか、必要と判断される専門的な事項において、適宜有識者等への意見聴取等も行いたいと考えています。

## (2) 基本方針の柱

県の交通のめざす姿を展望し、その実現に向け、次のような視点で具体的な施策の方向性について描いていくとともに、多様な主体との役割分担の中で、県の果たすべき役割を示していくものとしします。

なお、全体を通じて、「魅力と活力ある地域づくり」という視点も加味し検討していくこととしします。

<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

<めざす姿 2>

県民の日常生活を支える交通であること

<めざす姿 3>

安全で災害に強い交通であること

## 視<sub>点</sub>

### ★1 三重県内外を取り巻く交通現状の課題

#### (1) 社会情勢－人口

三重県では現在（2010）65歳以上が24.3%となっており、高齢化が進行している。  
⇒高齢者の交通事故率が極めて高い。

⇒高齢運転者の中には、加齢に伴う身体機能の低下等により運転に不安を感じながら、「生活の移動手段が確保できない」等の理由から運転免許証の返納をためらう状況。  
⇒運転免許証自主返納者への路線バス運賃割引制度があるが、引き続き継続性ある制度の維持、バス路線の現状維持や利便性の向上を進める必要がある。

#### (2) 生活交通

高い自動車依存率が主な原因で公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）の衰退（負のスパイラル）が激しい。  
⇒市町によるコミュニティバス運行による代替措置や補助制度→市町の財政負担増大

#### (3) 広域交通

県南北軸（東名阪道、紀勢道）東西軸（新東名・新名神、伊勢道、伊勢志摩連絡道路）による県内外への高速道路網が完成に向けて着実に進行しており、総合交通ビジョンの目標時期までには概ね供用される予定である。  
またリニア中央新幹線事業化に向けて準備が進んでいる。  
関西および中部の両空港の利用促進を図っているが、特に中部空港への永続的なアクセス航路の利用促進が課題となっている。  
⇒高速道路網は完成に至る途中段階では、ミッシングリンクの存在により局所的な渋滞や緊急対応力が低い状態が続く。リニアの整備時期や県内駅の位置によりアクセスの検討および整備の方向性が左右される。  
⇒広域的に県全体の地域づくりと交通との課題を見据えたうえで、適切な進捗調整を図り、整備のメリハリある「選択と集中」が求められる。

#### (4) 道路網

広域高速道路網を補完する道路網は、「道路整備方針」に基づき計画的に整備が進められている。  
⇒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既存道路の改良、維持管理を適切に進める必要がある。

## ★2 二十年後の期待される交通環境

### (1) 社会情勢—人口

少子高齢社会&人口減少

○2010年 ↓65歳以上 24.3% ↓450,366人

○2025年 ↓65歳以上 30.8% ↓527,989人

○2035年 ↓65歳以上 33.4% ↓529,219人

今後、高齢者層（特に核家族化による独居高齢者）が増加していることに対し、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命に関わる生活の移動手段（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）が確保されている。

### (2) 生活交通

県民、NPO、アクティブシニズン、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る。

### (3) 広域交通

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る。またリニアや関西国際空港、中部国際空港を利活用して、国内外からの観光や経済の交流が図られている。

### (4) 道路網

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行われている。

## ★3 多様な視点から交通ビジョンへの展開案

### (1) 地域とまちづくりの方向性

⇒行政サービスの限界から都市生活圏の集約コンパクト化、離島や過疎地域への対応を踏まえながら定住化促進、コミュニティの自立促進を図るための交通支援

・買い物、通院、通学、趣味・娯楽

⇒アクティブ・シニアの増加による交通行動の多様化

⇒鉄道、バス、自家用車の分担割合の今後のあり方。モビリティ・マネジメント

### (2) 広域交通網の概成時代における交流圏の変化

⇒リニアが名古屋まで開業、リニア駅が県内にできることによるインパクト、高速道路（地域高規格道路）網の概成による交流圏の変化

(3) 観光立国／観光立県

⇒観光支援としての交通施策

⇒観光地の局地的渋滞対策（例：伊勢神宮の年末年始のパーク・アンド・バスライドに代表される交通需要マネジメント）

(4) 災害に強い交通

⇒緊急時における交通の代替性、復旧性の確保

(5) モビリティマネジメント（適切な交通手段分担に向けて）

⇒環境（低炭素）、資源の有効活用、中心市街地の衰退、公共交通の消滅

⇒啓発・教育による気づき（職場、地域）

(6) 技術の進展がもたらす移動や交通体系の変化

⇒交通に関する新たな技術や、情報通信技術の進展