

	該当箇所	意見等	対応
1	第1章三重県の交通の現状	地域別の1人当りの所得と自家用車の維持費用を含めた年間の交通費の把握を行い、地域別の1人当たりの所得に占める交通費の支出状況等の分析は必要ないでしょうか。	車の維持費については、車検、修理、保険、燃料、駐車場などの費目が多岐にわたるため、統計上の整理が困難です。また、所得に占める交通費の割合は、個々の生活様式によりその評価が分かれるものと思われます。
2	第1章三重県の交通の現状	ガソリンスタンドの閉店がクローズアップされていますが、市町村別ガソリンスタンドの店舗数と今後予想は必要ないでしょうか。	ガソリンスタンドの閉店原因の多くは、近年改正された消防法で、40年以上経過したタンクの改修を義務づけたことや、過疎化や燃費の向上など多様な社会変化に伴うものと考えています。ご提案の件は、現況における地域課題のひとつとは認識していますが、個人の店舗経営に関わることもあり、今後の予測は困難であり、別のステージで検討すべき項目と考えています。
3	第1章(2)産業	<ul style="list-style-type: none"> ・社会経済情勢のうち、(1)(3)(4)には交通の役割や課題が記載されています。(2)産業に交通上の記述がないため、現況の問題点が不明です。 ⇒P17の(8)環境の記述に繋がるのでしょうか？ 	P5 第1章三重県の交通の現状(2)産業において、高速道路インターチェンジへのアクセシ性の脆弱についての現状を追記します。
4	第1章(3)観光	<ul style="list-style-type: none"> ・「県外からの観光客」のグラフに、P5「産業別生産額の推移」のグラフの「世界同時不況」のような説明記載があれば特徴を理解しやすいと思います。 	P6 主な原因を特定し、説明記載します。

5	第1章(2)中山間地域における買物の動き	3行目から6行目 中山間地域は、徒歩や～ 傾向があります。の中 「移動販売車など」は、現在では重要な役割を果たしているように 思いません。	P9 中山間地域における高齢者世帯等の買物の方法 の調査結果によると、移動販売者や配達サービ スに依存しており、また今後のニーズにおいてもさら なる拡大を望まれていることから、重要な役割を 担っていると判断しています。
6	第1章(2)中山間地域における買物の動き	・ 今後拡充を求められる移動販売車や配達サービス、移送サービ スは、ビジョンへの反映を検討されるのでしょうか？	P9 各地域で選択可能な手段であり、具体的な記述 は、第5章で議論していきたいと考えています。
7	第1章(2)鉄道	近鉄等が減少傾向にあり、JR等は横ばいないし微増との表現です が、要因は減少傾向を表現しています。将来減少すると判断した理 由を記述する必要はないでしょうか。	P22 第1章は「三重県の交通の現状」としており、現状と して減少している状況を記述し、将来減少すると判 断しているものではありません。
8	第1章(2)鉄道	リニア中央新幹線について、国においては、奈良市付近が決定され ており、三重県を経由したルートが想定されているが、現状として、 東京・名古屋間の整備が先行することとなり、名古屋以 西については未確定な状況である。また、京都市の動きもあり、三 重県・奈良県の経済界では危機感を持ち、リニア建設促進に向けた 組織が結成されるなど、民間の機運が高まっている現状がある のではないかと。また、この民間組織とは三重県も連携をされている ので、そうした点を現状に加えるべきではないかと。	P22 第1章では、三重県の交通の現状を整理し、特定 の交通手段に対する具体的な施策内容に関する 記述は対象外としています。
9	第1章(5)船舶 伊勢湾フェリー	伊勢志摩が今後も魅力ある観光地として有り続けるためには、円 滑な交通アクセスが必須条件となりますが、残念ながら東名阪自 動車道四日市IC周辺の交通渋滞は、広く知られる所となっていま す。 新名神高速道路四日市JCT～亀山西JCT間の開通も有効でしょう が、平成30年度まで待たねばなりません。交通の多様化の点でも、 伊勢湾フェリー有効活用の推進をお願いしたい。	P31 一時存続危機に瀕した伊勢湾フェリーにつきまし ても、これまで活性化協議会の事業を展開し、利 用者の維持・拡大に努めているところです。今後と も三重県伊勢志摩地方と愛知県三河地方を結ぶ 唯一の交通機関であり、地域の観光交流や産業 物流などの面からさらなる活用を図ることが重要 であると認識しています。

10	<p>第1章(8)環境 第1章(7)交通に関する新たな技術の動き 第2章(1)県民生活の幸福度向上のための課題 環境に関すること</p>	<p>伊勢市では、環境分野において、伊勢市地球温暖化防止実行計画を策定、また、三重県(環境生活部)の支援を受けて、電気自動車等を活用した伊勢市低炭素社会創造協議会(以下「協議会」)を平成24年8月に設立し、運輸部門における温室効果ガスの削減への取組みを行っています。その協議会では、市民だけでなく、観光客にも鉄道、バス等の公共交通、二酸化炭素の排出が少ない自転車やクリーンエネルギー自動車で、快適に市内を移動できる環境の実現に向け取り組んでいます。</p> <p>三重県総合交通ビジョン(検討案)について、第1章「三重県の交通の状況」1-2(8)「環境」及び第2章「三重県の交通課題」2-2(1)「県民生活の幸福度向上のための課題」において、「三重県地球温暖化対策実行計画」に基づく温室効果ガスの排出量の削減、低燃費車や電気自動車などへの移行促進及び自転車や公共交通への転換、また、第1章1-3(7)「交通に関する新たな技術の動き」では、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「超小型モビリティ」を掲げられていますが、第3章における「三重県の交通のめざす姿」、「基本理念」及び第4章の基本方針(案)には、運輸部門における温室効果ガスの削減や超小型モビリティの活用等の具体的な方針の記述がなされていません。</p> <p>地球温暖化対策は、地球規模での喫緊の課題であり、一人ひとりがその目的や必要性を理解して、温暖化防止の取組みを積み重ねていくことが大切であることから、環境負荷の少ない公共交通や自転車・徒歩への転換を促すための交通環境の構築などを推進するとともに、自動車利用においても、走行中に温室効果ガスを排出しない電気自動車等のクリーンエネルギー自動車への移行促進、及び安心して走行可能なインフラ整備の推進、また、移動手段が限られる高齢者等が利用しやすい身近な移動手段としての超小型モビリティ、電動アシスト自転車、電動スクーター、電動車いすなどの普及を促進し、手軽に安全に移動できる交通環境の整備の推進を、ビジョンの施策として反映していただきますようお願いいたします。</p>	<p>P42 基本方針(案)4-2(8)「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」の検討を「快適かつ利便性の高い移動や環境等に資する・・・」に修正します。具体的な記述は、第5章で議論していきたいと考えています。</p>
11	<p>第2章(2)広域交通面での課題</p>	<p>三重県から西側(関西圏)への道路交通は、山を越えるルートとなっているが、雨量規制等が設定されており、一定の降雨があると通行が断絶されてしまう状況となり、産業振興、物流等に大きな影響が出ていることから、広域交通面での課題において、災害等における交通網の脆弱性等の記載が必要であるとともに、これらへの対応についても記載が必要である。</p>	<p>P38 (4)安全・安心な交通の確保のための課題 ◆「災害に強い交通施設の整備の推進」に包括しています。</p>

12	第2章(2)広域交通面での課題	西側への主要な道路交通網である名阪国道は、設計規格が古い ため、事故が多く発生しており、全国的にも危険な道路網となっ ている。このような、現在の高速物流に適合していない道路網につ いて、改善の必要性を広域交通面での課題に記載すべきではない か。	P38 (4)安全・安心な交通の確保のための課題 ◆「交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震 性の向上」に包括しています。
13	第2章(2)広域交通面での課題	◆広域交通網へのアクセス交通の強化において、「リニア中央新幹 線が整備された際には、…」とありますが、整備される前からアク セス強化を図る必要があるのではないかと。整備された段階で、アク セス強化がなされていることにより、多方面に期待される効果をよ り大きなものにすることができると考える。	P36 「リニア新幹線が整備される際には、…」ため、あ わせて県内各地域からのアクセス機能を…」に修 正します。
14	第2章(3)地域交通面での課題	県内の道路ネットワークは、東西、南北に通る高速道路網が骨格 であるが、その高速道路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り、県民生活や産業振興を大きく妨げる要因と なっていることから、高速道路インターチェンジへのアクセス性向上 の必要性を地域交通面での課題に記載すべきではないか。	P37 (3)地域交通面での課題 ◆県内の道路整備「地域内の重要な拠点(防災、 医療、高速インターチェンジなど)へのアクセス性 の向上や、」に修正します。
15	第2章(3)地域交通面での課題	地域交通面での課題の◆地域ぐるみでの生活交通の維持におけ る、「コミュニティバス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…」との表現について、自治体が事業者となり交 通事業者へ業務委託しているケースも少なくないと考える。	P37 コミュニティバスは、基本的に市町村自主運行バ スを指していますので、表現を「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」の部 分を削除します。
16	第2章(3)地域交通面での課題	地域交通面での課題において「地域バス」に係る記述はあるが、 「地域鉄道」に係る記述がないのはアンバランスではないかと思わ れる。(P21の現状では触れられているので、対応すべきではない かと思う。)今後存続の危機に瀕している路線をどのようにたて直 し、県民の生活基盤を守るのが、重要な課題と考える。	P37 P41 ご意見を踏まえて、第2章(3)および第4章4-1 (1)で「地域ぐるみでの生活交通の維持・確保」の 中で、鉄道についても記述します。
17	第2章(3)地域間交通ネットワークの機能向上	(3)地域間交通ネットワークの機能向上について、「…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…」とありますが、「近鉄と競合する 区間以外での速達性の低いJR線」とは具体的にどの路線(どの区 間)を指すのかわかりづらい。	P36 県内のJR線では、単線非電化区間が多くあること から、JR線全般のことをイメージしています。 ご意見を踏まえ、記述を「非電化、単線、非電化区 間が比較的多いため、」に変更します。

18	第3章めざす姿と基本理念について	<p>(意見)交通による環境への負荷の低減についても記述をすべき (理由)福島第一原発事故以降、環境やエネルギー政策に関する住民の関心は大きくなっている。交通が及ぼす環境負荷は大きく、昨年末に成立した交通政策基本法においても基本理念となっており、今後策定される交通政策基本計画の中でも示されるものと思料。 また、めざす姿1において、活発な産業経済活動にふれているが、現在の産業経済活動の中で低炭素社会を目指すことは企業にとっても当然の取組みであることから、ビジョンにももっと書き込んでいくべきである。</p>	<p>P40 環境負荷低減は、重要な政策課題のひとつと考えますが、交通ビジョンにおける位置づけとしては、基本方針のひとつと考えます。原案では、「めざす姿1:県民の日常生活を支える交通であること」の中で、「環境にやさしい交通体系の観点から、…」という表現で整理しています。</p>
19	第4章基本方針(案)について	<p>(意見)上記の意見と関連して、新技術(超小型モビリティ等)の積極的活用を記述すべき (理由)現在、国土交通省において、免許返納後の高齢者に対する足の確保や自動車では利便性の悪い地域での足の確保等について積極的に議論されており、低炭素社会の実現と相まって、その手段の一つとして、道路運送車両法上で第一種原動機付自転車より大きく軽自動車未満に位置する、超小型モビリティの可能性を検討している。昨年には、認定制度も導入して積極的活用を促している。伊勢市のような道路事情の悪い観光地での利活用の可能性もあるため、ビジョンに記述していただくと、市町としても利活用がひろがるのではないかと思料。</p>	<p>P42 (再掲)基本方針(案)4-2(8)「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」を「快適かつ利便性の高い移動や環境等に資する…」に修正します。具体的な記述は、第5章で議論していきたいと考えています。</p>
20	第3章 第4章	<p>第3章「めざす姿2:県民の日常生活を支える交通であること」及び「(1)地域ぐるみでの地域公共交通の維持・確保」について、「…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…」とあるが、「生きがいを持ちながら定住できる地域公共交通」とはどのようなものなのかわかりづらい。</p>	<p>P40 P41 「生きがいを持ちながら定住できる」は、通勤、通院、買い物といった必要最低限(ナショナルミニマム)の活動が出来る状態ではなく、さらに生きがいや幸せを実感できる余暇や趣味の活動を可能とする交通が整っている状態を意味しています。</p>
21	第4章	<p>4-2(2)広域公共交通網へのアクセス交通の強化・検討について、リニア中央新幹線についての記載が県内設置駅へのアクセス等の検討にとどまっているが、もう一步踏み込み、リニア中央新幹線の誘致の働きかけなど、その後の具体化等まで示すべきではないか。</p>	<p>P43 ビジョンは、20年後の多様な交通政策の方向性を示すものとしています。どこまで具体的な言及ができるか、現時点では示せませんが、引き続き懇話会で議論していきます。</p>

22	第4章基本方針全般	<p>① 第2回懇話会の意見が反映されたビジョンに期待しています。</p> <p>② 各基本方針の実施主体は、主に県と市町であり、共に協力して取り組むものと理解してよろしいでしょうか。</p> <p>③ 交通政策基本法には地方自治体の責務が規定されました。この基本方針は、その点を概ねカバーしているものと理解してよろしいでしょうか。</p> <p>④ 県の位置付けでは、詳細な実施案の記載は難しいことは理解できます。抽象的な基本理念を実現するために具体的な基本方針が記載されていますので、想定されている詳細な事業が箇条書きで記載されていれば、より20年後を想像しやすいと思います。 例) 抽象的: 環境に優しい農業に取り組みます。 具体的: 無農薬栽培を推進します。 詳細 : ○○地区でアイガモ農法を実施</p> <p>⑤ 基本方針については、市町も同じ方向性で施策を展開できると思います。市町と一緒に推進していく実施案や体制案の5章追記を検討ください。</p> <p>⑥ 地域私鉄への関わりを基本方針に記載していただきたい。</p> <p>⑦ 道路整備を進めれば車での移動が便利になります。一方で公共交通の利用促進を進めていかねばならない立場でもあります。県は、公共交通の利用が有利になるような政策を見据えてビジョンを策定されるのでしょうか。</p> <p>⑧ 基本方針を実施する際の目標数値は、県や市町の個別計画に委ねることになるのでしょうか。</p>	<p>P41</p> <p>② 「主に県と市」というよりは、4-1(1)の記述のとおり「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)」が適切な役割分担を果たすという理解をお願いします。</p> <p>③ 法に定める地方自治体の責務に反した内容ではないと考えます。</p> <p>④ ⑤ 第5章以降の議論で検討していきたいと考えています。</p> <p>⑥ 基本方針(案)4-1(1)地域ぐるみでの地域公共交通の維持・確保に包括しています。</p> <p>⑦ 県全体では地域により事情が異なりますので、車依存を否定するのではなく、モビリティ・マネジメントにより地域ごとに応じた施策が重要になると考えています。</p> <p>⑧ 現時点で、本ビジョンにおいては目標とする数値は想定していません。</p>
23	第4章4-2(4) パーク&バスライド実施に伴う駐車場整備	<p>パーク&バスライドは有効な交通手段であるが、大規模な駐車場が必要である。</p> <p>※伊勢市ではこれまで、パーク&バスライド実施にあたりサンアリーナ周辺で駐車場を設置してきたが、企業誘致により駐車場として利用できるスペースが少なくなってきた。</p>	<p>P43</p> <p>パーク&バスライドは、交通施策手段のひとつであり、多様な施策で地域事情に応じた総合的な施策を立案していくことが重要であると思われます。</p>
24	第4章4-2(4) 自転車道の整備	<p>自転車の利用促進をする場合は、安全に自転車が走行できる道路整備が不可欠である。</p> <p>※伊勢市の場合、レンタサイクルの利用者のほとんどが伊勢神宮の外宮と内宮に向うと思われる。</p> <p>しかし、外宮と内宮を結ぶ主要地方道伊勢磯部線は、幅員が狭いため危険である。</p>	<p>P41</p> <p>基本方針(案)4-2(4)では、「地形や道路事情に応じた自転車の積極的な活用」という表現にしています。道路整備ももちろん必要になる箇所もありますが、道路空間の再配分(例えば4車線道路を2車線+自転車車線への転換など)もそれぞれの都市政策で工夫することも想定しています。</p>

25	第4章 公共交通機関の利用促進 4-1(2)	公共交通機関を利用してもらうため、広報を強化することも大事である。	P41 ご意見を参考に第4章4-1(3)でモビリティ・マネジメント施策を踏まえ記述を変更します。
26	第4章4-2(4)観光地への時間的かつ心理的な円滑な移動の実現	観光地へのアクセスについて、公共交通機関の利用は勿論であるが、車での移動が現実としてある。このことについて、記述が必要と思われます。 なお、アクセス道路の整備が必要と考えます。	P41 公共交通と車との適切なバランスについては、基本方針(案)4-1(3)広報を含めたモビリティ・マネジメントを通じた環境や資源、健康に配慮した交通行動の推進で整理しています。
27	第4章 バリアフリーについて	伊勢市ではバリアフリー観光を推進しています。しかし、観光地域のバリアフリー化だけが進んでも、バリアフリー観光は成立しません。高齢者や障がい者が、自宅から目的地まで安全、便利でかつ円滑な移動が自立して可能となるよう、公共交通のバリアフリー化をさらに推進していただきたい。	P41 基本方針(案)4-1(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を様々な関係者との連携で図ることが必要と考えています。
28	第4章 交通渋滞対策・公共交通機関利用促進	伊勢が今後も魅力ある観光地として有り続けるためには、地域内での円滑な移動が必須条件となりますが、残念ながら伊勢神宮内宮周辺の交通渋滞は、広く知られる所となっています。また、近頃は外宮周辺での渋滞も目立つようになってきました。市ではパーク&バスライドや公共交通機関利用促進の取り組みを続けておりますが、県としても可能な形で推進していただきたい。	P41、P43 本ビジョンは県全体に及ぶ交通政策の方針を示すもので、地域の課題については、地域自身が中心となって取り組むものと考えます。なお、観光地における交通のあり方は、基本方針(案)4-2(4)観光地への時間的かつ心理的な円滑な移動の実現、4-1(3)広報を含むモビリティ・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で整理しています。
29	第2章(3)地域交通面での課題	①「地域ぐるみでの生活交通の維持」は、(2)公共交通網の整備に関する現状と課題-②に対応するのではないのでしょうか。 ②「新たな交通技術～」の記述にある「大きく変わってくる」とは、具体的にどの様な変化が想定されるのでしょうか。具体的な記述があれば、20年後に向けたあり方の方向性がより想像しやすいと思います。	P36 ①ご意見のとおり修正します。※P35「広域公共交通網へのアクセス交通の強化」については②から③に修正します。 P37 ②公共交通の利便性が高まったり、これまで交通移動が困難だった方々のサポートが可能になると、外出機会が増加することなどを想定しています。

30	第4章基本方針 4-2 (2)	アクセス機能強化を図る広域交通結節点は名古屋駅、中部国際空港、関西国際空港だけでなく大阪・京都も結節点に加えるべき	P43 ご意見を参考に修正します。
31	課題・基本理念、基本方針 の中での記載の順番について	「安全・安心」に関する部分を先に記載した方が良いのではない か。	P40 P41 どれも重要な項目となり、「安全・安心」はその骨 幹、土台となるものと認識していますが、県民の日 常的な交通との関わり方について、その関係性が 深いと想定される順番に変更します。
32	全体を通して	南北に長く、沿岸部から山間部まで、各市町・各地域によって抱え ている課題・条件などが大きく異なっているのが三重県の特徴だと 考えます。その中で、5章「実施方針」、6章「取組体制と役割分担」 を考えると、地域性を踏まえた内容でも検討していただきたい。	ご意見を参考にしながら検討していきます。
33	全体を通して	リニア駅が三重県にできるということは、該当の市町だけではなく、 三重県全体の観光などに関わる部分のため、その駅に対するアク セスについて、鉄道なのかバスなのかなどの検討を含め、三重県 がリーダーシップを発揮していただきたい。	県の重要な役割として認識しています。今後、計 画を具体化していく際には、全県を挙げて検討して いきたいと考えています。
34	第4章基本方針	全般的な意見として、策定される総合交通ビジョンについては、 各々の基本方針を具体化するアクションプラン策定にまでつながる ような内容であってほしい。特に、基本方針4-2(1)「地域ぐるみ での地域公共交通の維持・確保」の項目について、県民、NPO、ア クティブシチズン、企業、交通事業者、行政の適切な役割分担とは どうあるべきかについて、補助制度のあり方も含め、できるだけ具 体的な言及をされるよう希望します。	ビジョンは、20年後の多様な交通政策の方向性を 示すものとしています。どこまで具体的な言及がで きるか、現時点では示せませんが、引き続き懇話 会で議論していきます。

35	全般意見	県内に路線を有する鉄道の中で、JRの支線、近鉄の支線、地方鉄道については、P21～P22 に現状・分析が掲載されているのみですが、基本理念の中の、県民の日常生活を支える交通の中で触れなくてもよいのでしょうか。今後、こうした鉄道路線の維持に三重県はどのような方針で関わっていくのか、「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の中で示された方がよいのではないのでしょうか。	P37 P41 ご意見を踏まえて、第2章(3)および第4章4-1(1)で「地域ぐるみでの生活交通の維持・確保」の中で、鉄道についても記述します。
【事実誤認・誤字修正】			
36	第1章(2)鉄道	・※書きの「沿線市町からの補助」は、グラフ内の「県・自治体からの補助額」とは別の補助金でしょうか。	P23 確認のうえ修正します。
37	第1章(6)交通施設のバリアフリー 第2章(1)県民生活の幸福度向上のための課題 第4章(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	・障害、障害者 → 障がい、障がい者 へ変更。 ・身体障害者、障害者と呼び方が2種類ある。統一が必要では。	統一します。
38	第1章(3)バス コミュニティバス	福祉バスの運行状況(平成25年10月1日) 鳥羽市 2路線	P25 ご意見のとおり修正します。
39	第1章(5)船舶 旅客	三重県内の旅客船の定期航路 鳥羽～神島 神島発4便 鳥羽～答志島(答志・和具)鳥羽発10便 鳥羽～菅島 鳥羽発10便 菅島発 10便	P31 ご意見のとおり修正します。

40	第1章(2)鉄道	<p>9行目 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。ります。一方、.....</p>	<p>P22 誤表記を修正します。</p>
41	第1章(3)バス コミュニティバス	<p>第2行目で「<u>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</u>では、料金無料の福祉バスが運行されています。」の記述のうち、下線部分を、1市2町としていただきたい。</p>	<p>P27 意見のとおり修正します。</p>
42	第1章(3)バス	<p>①三岐バスの記載に東員町を追記してください。 ②「乗合バスに対する運行維持費補助金の推移」のグラフに市町の補助金を加えた方がP22「鉄道各社への補助金」のグラフとの整合性があると思います。 ⇒市町の補助金は記載するまでもない程度の額なのでしょうか。 ・路線バス運行経費に占める補助金の割合をグラフ化すれば、厳しい現状が理解しやすいと思います。</p>	<p>P25 ①記載します。 ②データ取得が困難のため記載できません。</p>

43	第1章 (3)観光【下段トピック文章 修正】	<p>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(正月時期やGW)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(神宮)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(度)は式年遷宮があることから正月以外にも10月、11月 (2月、3月)にも実施されます。</p> <p>(修正案) 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号線 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到達できます。</p>	P6 ご意見を参考に修正します。
44	第1章(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	9行目 「65歳以上の高齢者でも」→「65歳以上の高齢者で」	P12 ご意見を参考に文章を修正します。
45	第3章	めざす姿2の4行目 独居高齢者が増加や、 → 独居高齢者の増加や、 に修正。	P40 意見のとおり修正します。
46	第3章	アクティブシチズン 用語の説明が必要ではないか。	P37 説明を付け加えます。 ※社会における自らの役割と責任を自覚し、積極 的に社会に参画する住民(みえ県民力ビジョン)

47	第3章	めざす姿の記述であるが、現在形(～しています。)の表現であるのは不自然ではないかと思う。	P40 20年後のあるべき姿を示していますので、現在型にしています。
48	第3章 第4章	① 過剰反応でしょうが、「足」は敢えて記述する必要はないと思います。 ②「モビリティ・マネジメント～」の記述を「ます調」にされてはいかがでしょうか。	P40①ご意見のとおり修正します。 P41②ご意見のとおり修正します。
49	第4章 タイトル誤字	(4)観光地への時間的かつ心理的な円滑な移動の実現	P43 ご意見のとおり修正します。