

(2) 中山間地域における買物の動き

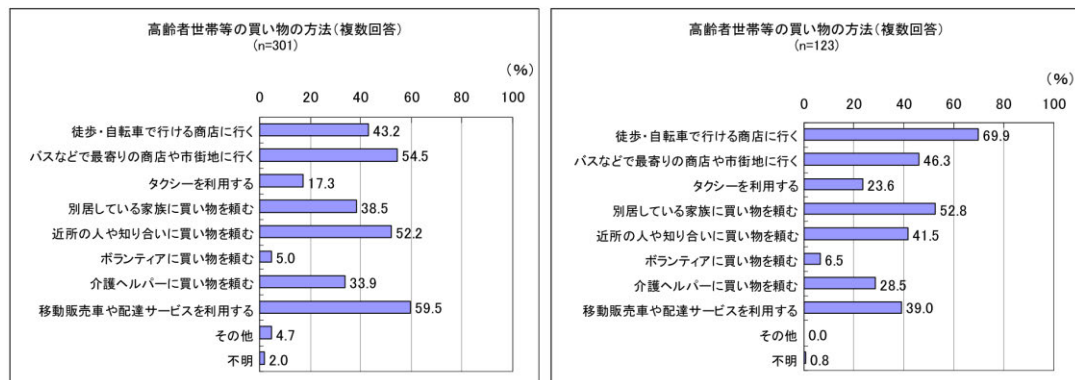
◆ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物行動

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）

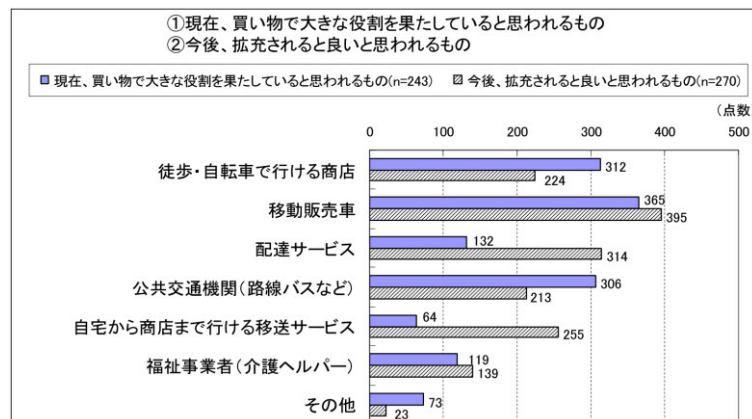
◆ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等にとって、大きな役割を果たしているもの、拡充を求めるもの

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

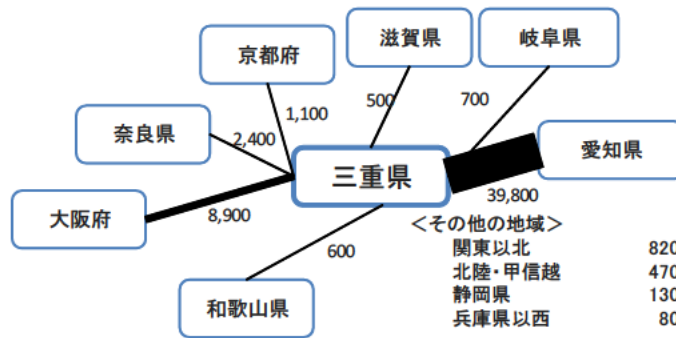
(3) 県外との人の動き

◆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)



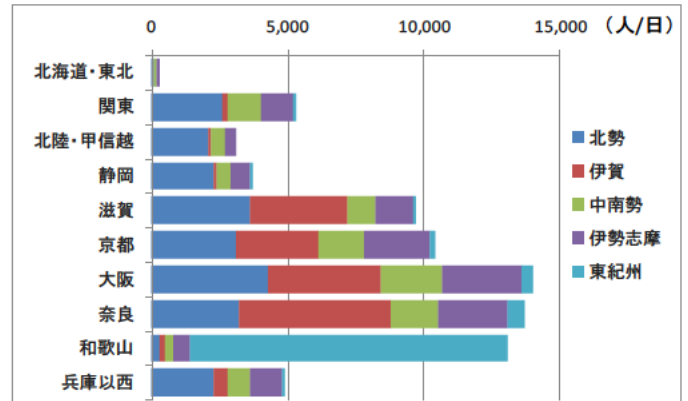
資料：旅客地域流動調査(平成 23 年度、国土交通省)

◆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。

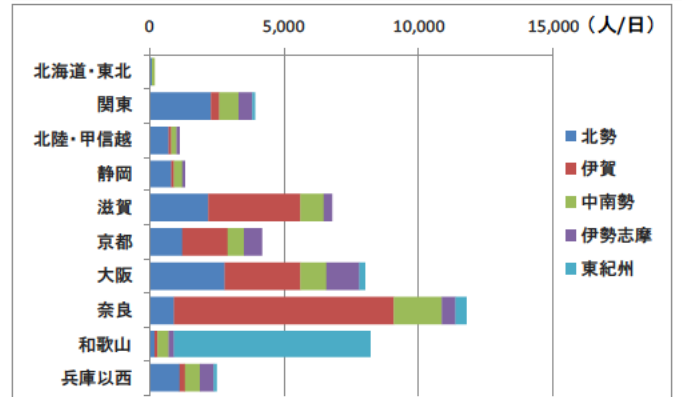
■ 観光・私用目的での秋季休日 1 日の県内各地域への流入

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)

(4) 中京都市圏パーソントリップ¹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。

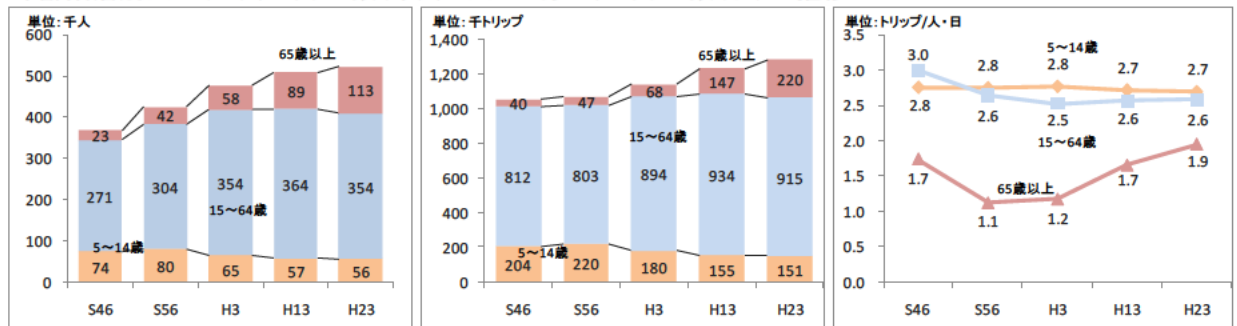
この調査は昭和46年に第1回調査が行われて以降、ほぼ10年に1回に調査が行われており、平成23年に第5回調査が行われました。三重県内では北勢地域が調査対象区域となっています。

◆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



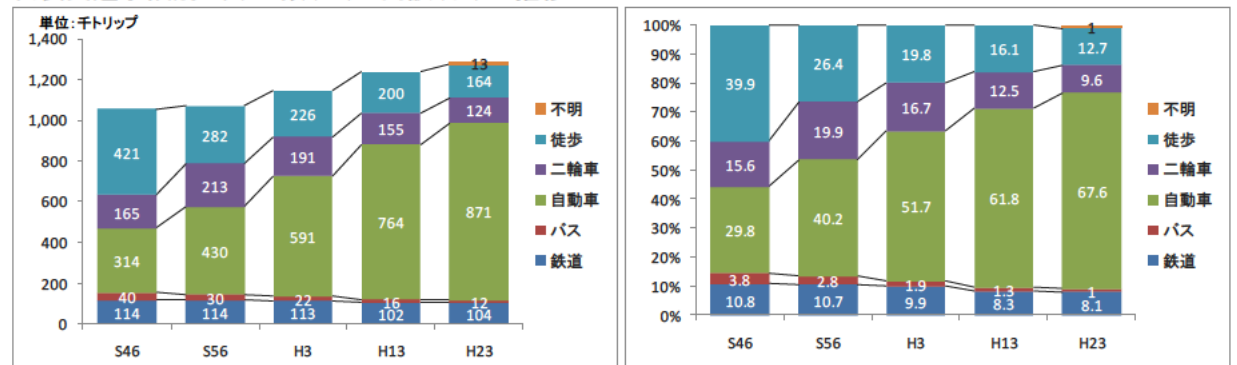
資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

◆自動車の交通量だけが増加傾向にあり、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)

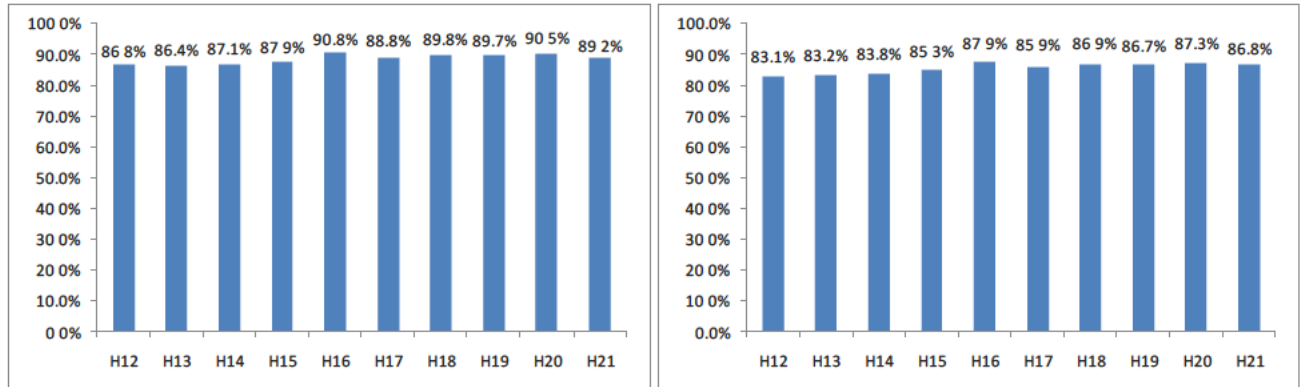
¹人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

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。

旅客地域流動調査によると三重県全体の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。

県内外の移動が、自家用車依存傾向にあるのは、都市部においては周縁部の宅地開発をはじめ商業施設、病院、学校などの施設の郊外化が進み、中心市街地から人が少なくなったこと、また中山間地を含む地方部においては、自動車の普及に伴う公共交通の衰退が要因にあると考えられます。

■ 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します。
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)

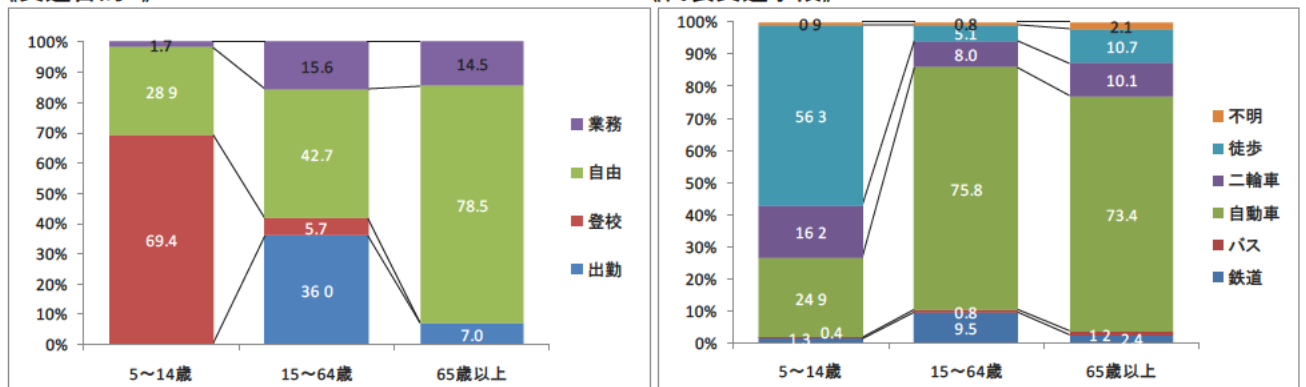
◆65歳以上の高齢者の移動の実態は自由目的が多くなっており、4人に3人は自動車により移動しています。

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%以上が自動車移動しており、65歳以上の高齢者でも73.4%の人が自動車移動しています。

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》



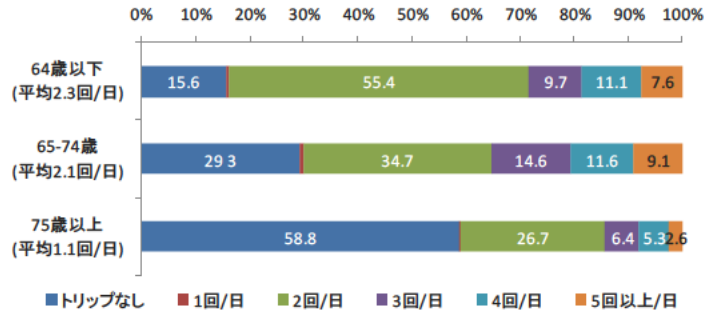
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

※帰宅目的の移動を除いて集計しています。

◆75歳以上の高齢者の動き

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。

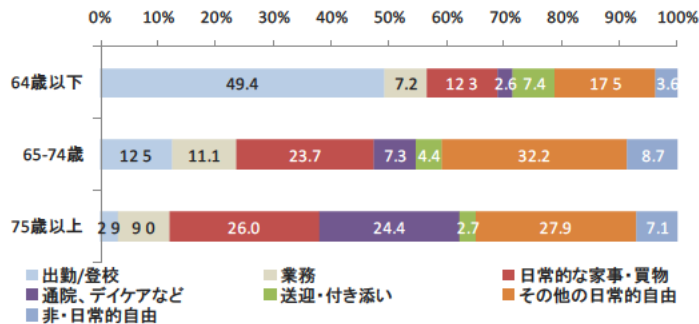
■ 年齢階層別1日あたりトリップ回数の割合



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。

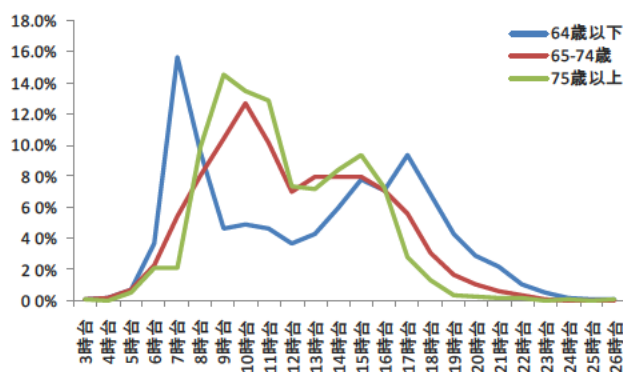
■ 年齢階層別交通行動目的内訳(帰宅を除く)



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

75歳以上の人の交通行動は午前中（朝6時台～11時台）に集中する傾向があります。

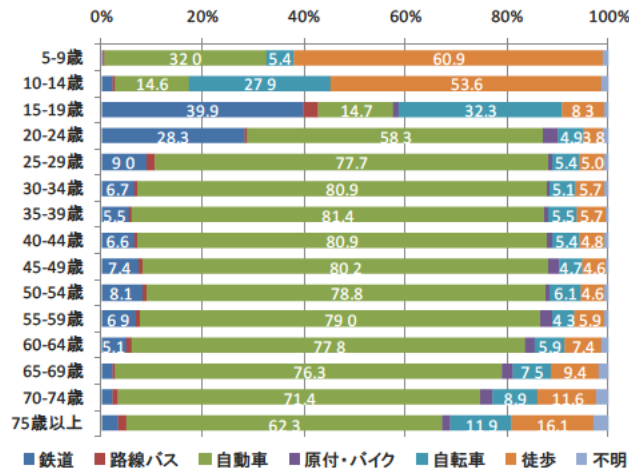
■ 年齢階層別出発時間帯分布



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

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

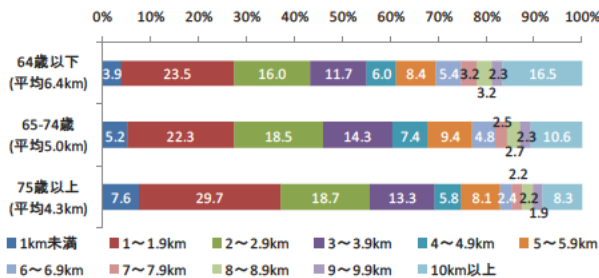


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

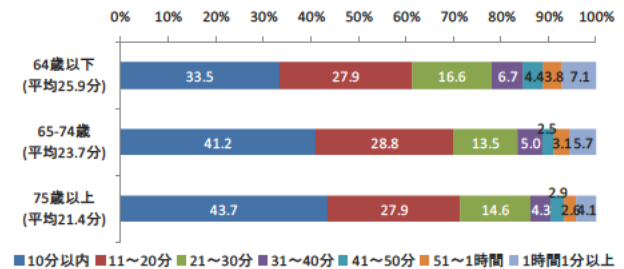
※自動車には自家用バス、貸切バス、送迎バスも含まれます。

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



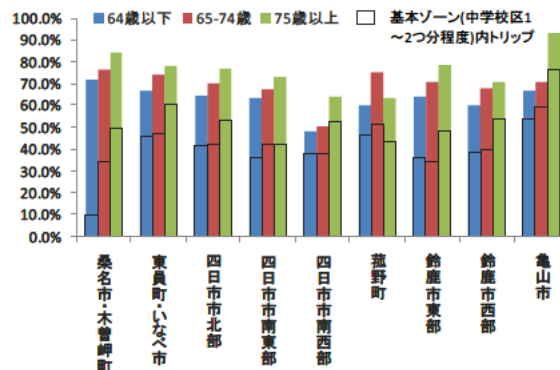
■ 年齢階層別移動時間分布



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

中ゾーン単位の居住地別で、移動の際の目的地を見ると、菰野町の居住者を除き、年齢階層が上がるに従って、中ゾーン内を目的地とする人の割合が増えます。

■ 年齢階層別の目的地に占める中ゾーン内交通および基本ゾーン内交通の割合



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

※四日市市北部には三重郡川越町、朝日町を含みます

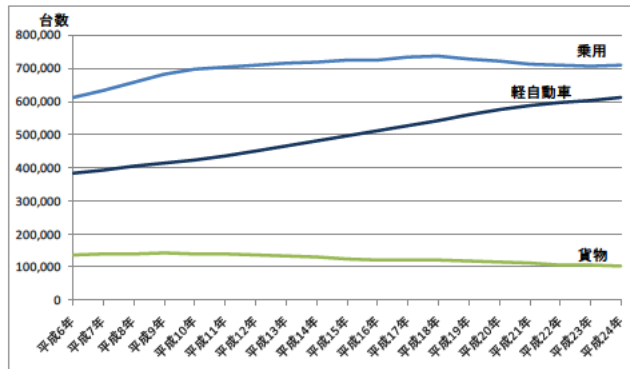
(5) 自動車保有・運転免許

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。

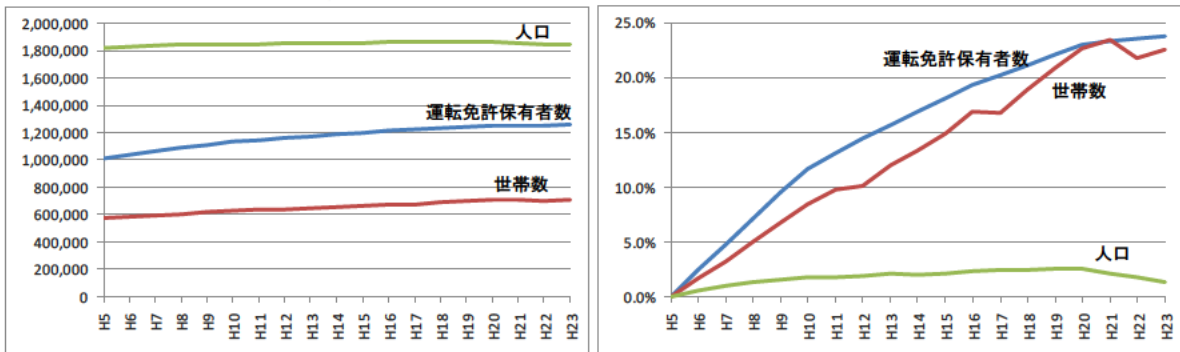
■ 自動車保有台数の推移



※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)

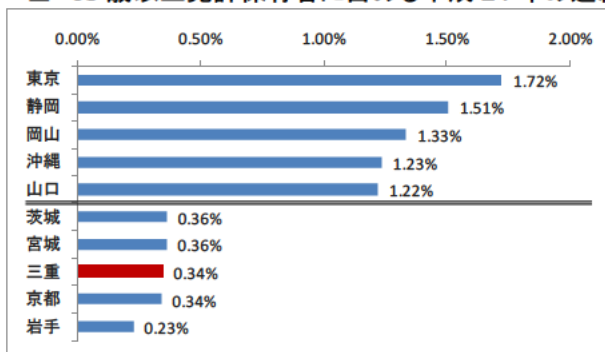
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※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



	H21	H22	H23	H24	平均順位
岐阜	28	26	28	38	30.0
群馬	23	18	18	39	24.5
山梨	20	29	33	40	30.5
福島	14	22	32	41	27.3
佐賀	24	38	39	42	35.8
茨城	34	36	37	43	37.5
宮城	17	28	40	44	32.3
三重	40	45	44	45	43.5
京都	35	34	38	46	38.3
岩手	39	40	42	47	42.0

資料：運転免許統計(平成24年、警察庁)

(6) 交通事故

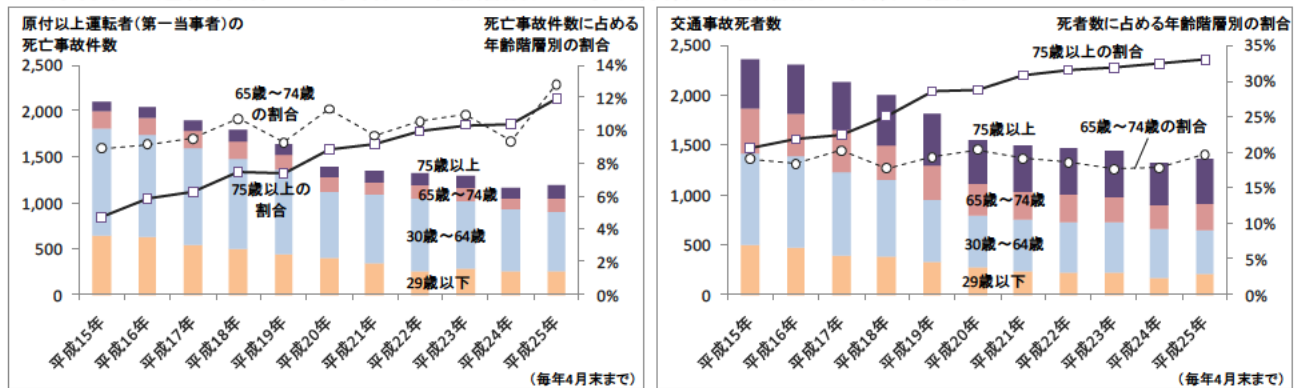
県民の高齢化が進展しているものの、日常の移動手段の確保の観点から自動車利用が減少せず、交通事故の増加が深刻な問題となっています。

◆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。

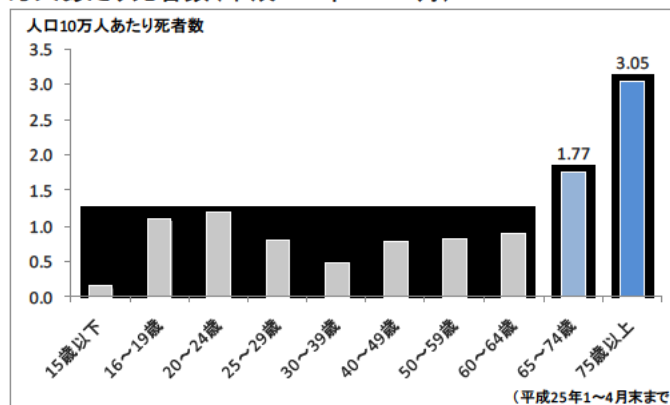
■ 原付以上運転者(第一当事者)の年齢層別死亡事故件数と年齢層別死者数の推移



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 歳以上の人は他の年代と比べて死者数が多くっており、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

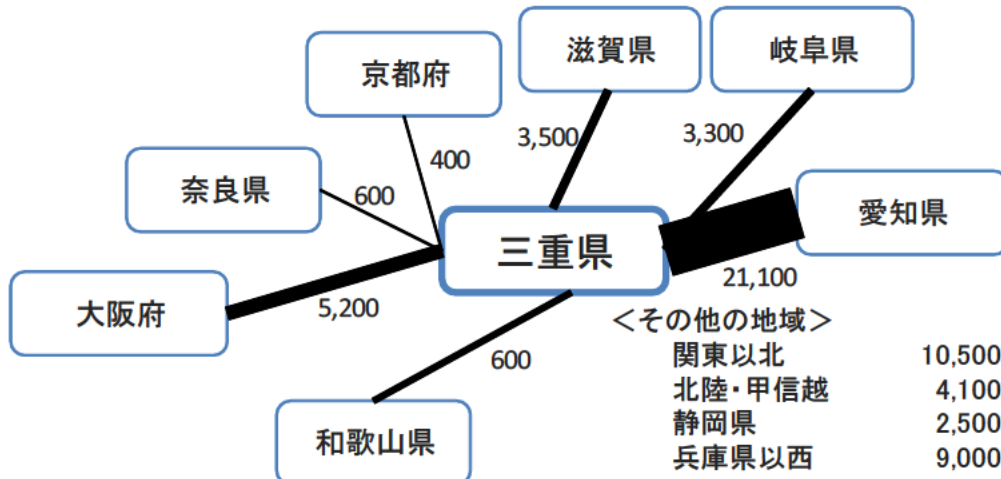
◆年間を通じた三重県と他都道府県との間の物の動き

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)

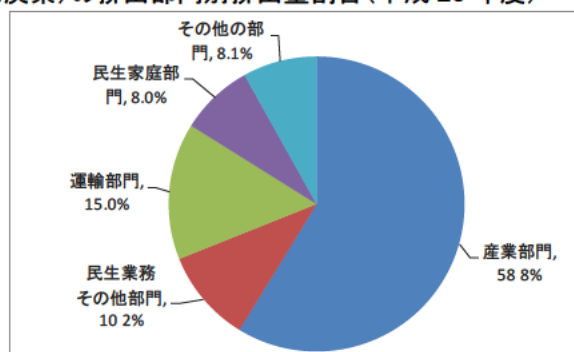
(8) 環境

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)

1-3 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。

■ 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日予定 ^{*1}
新名神高速道路	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」

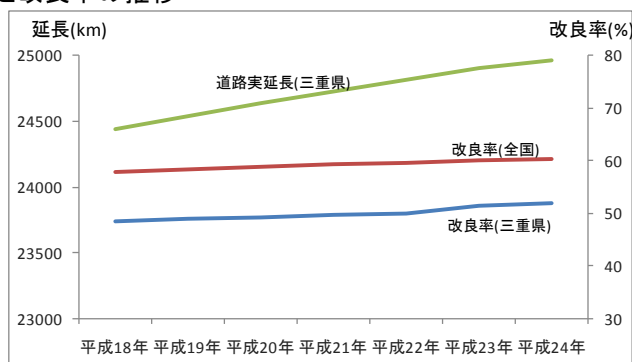
◆一般道路網

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)



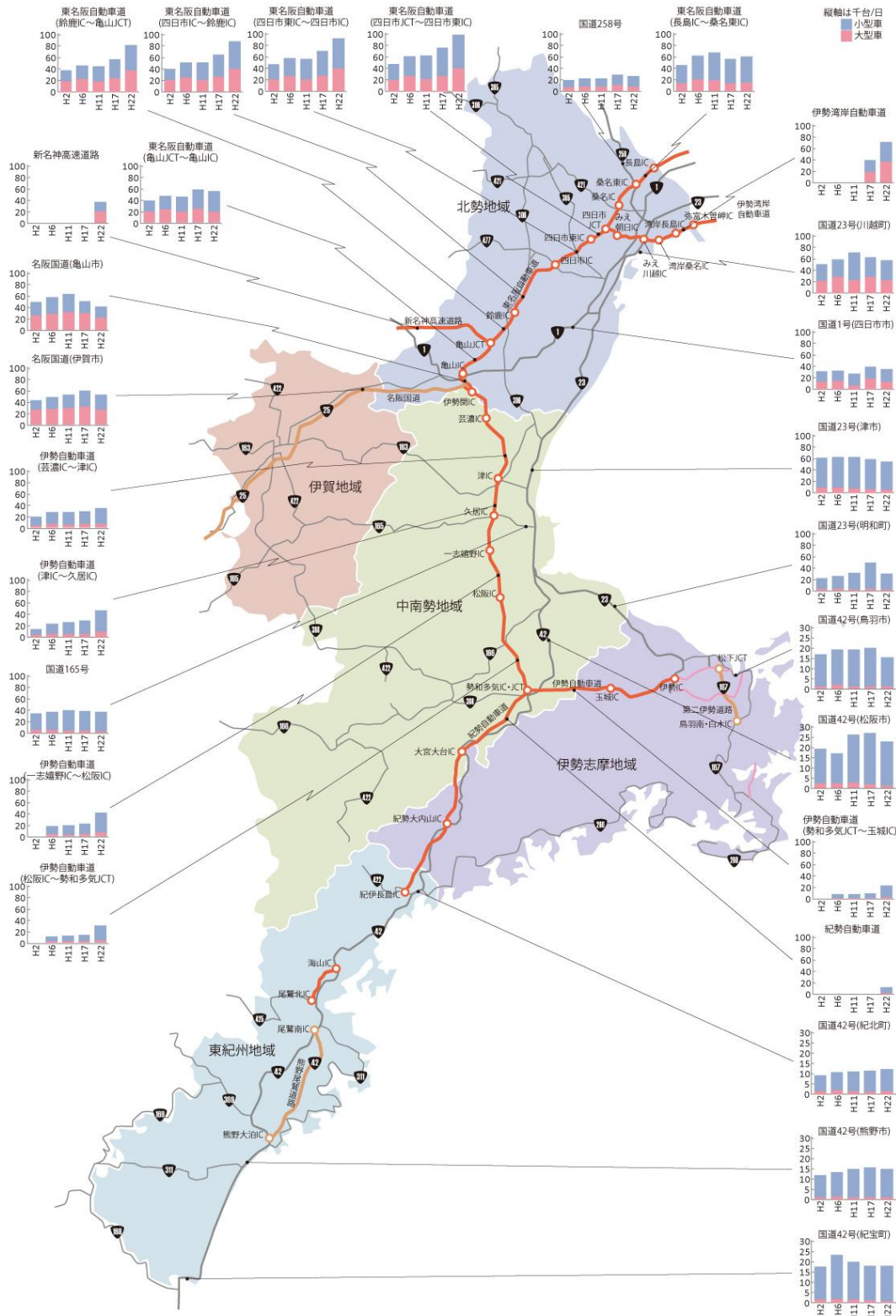
資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成 25 年、国土交通省記者発表資料)

◆ 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

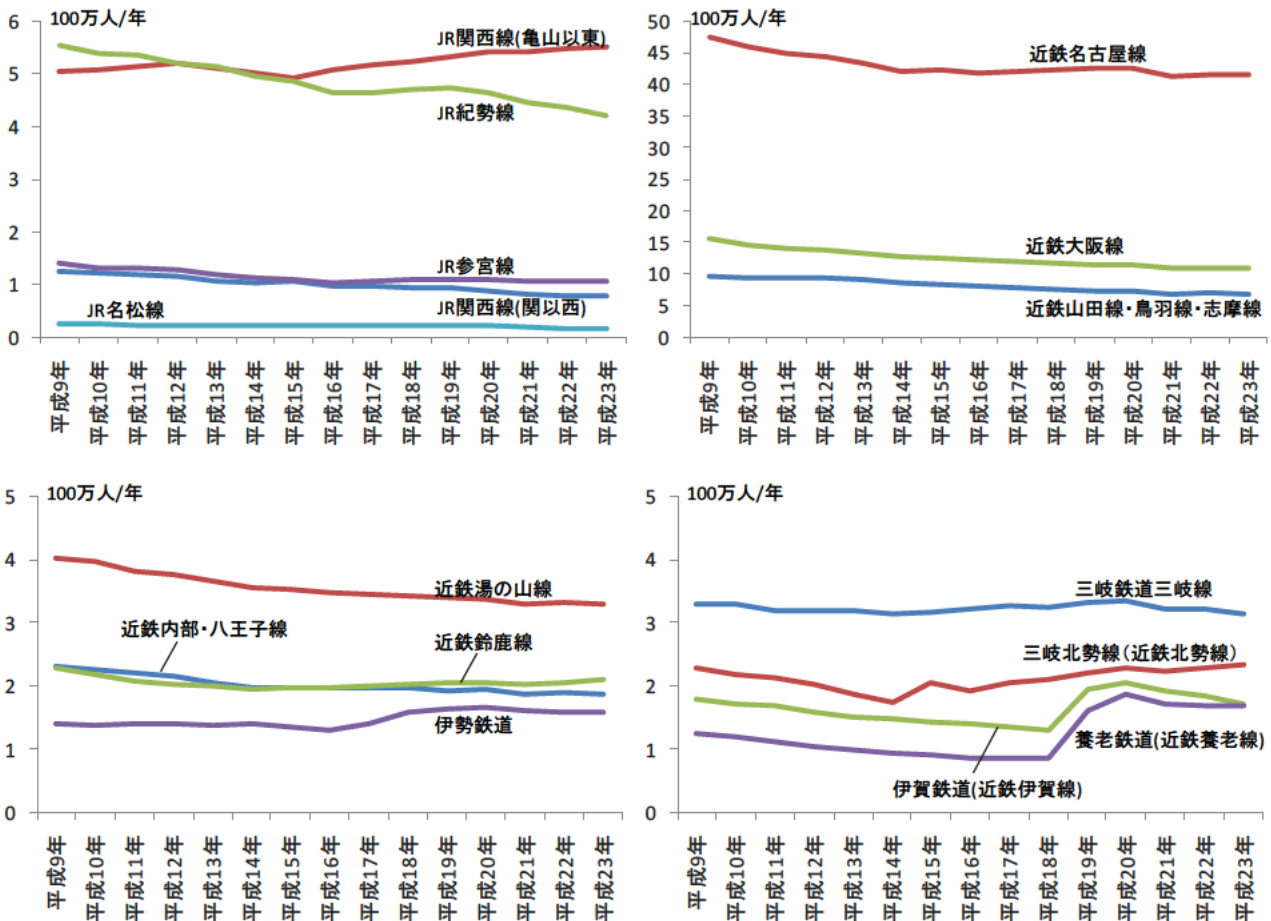
リニア中央新幹線が平成 26 年度から品川～名古屋間で事業に着手する予定となっています。本県は奈良県などとともに、品川～大阪間の全線同時開業を目指して、国や鉄道事業者に要望を行っています。

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。

なお、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。

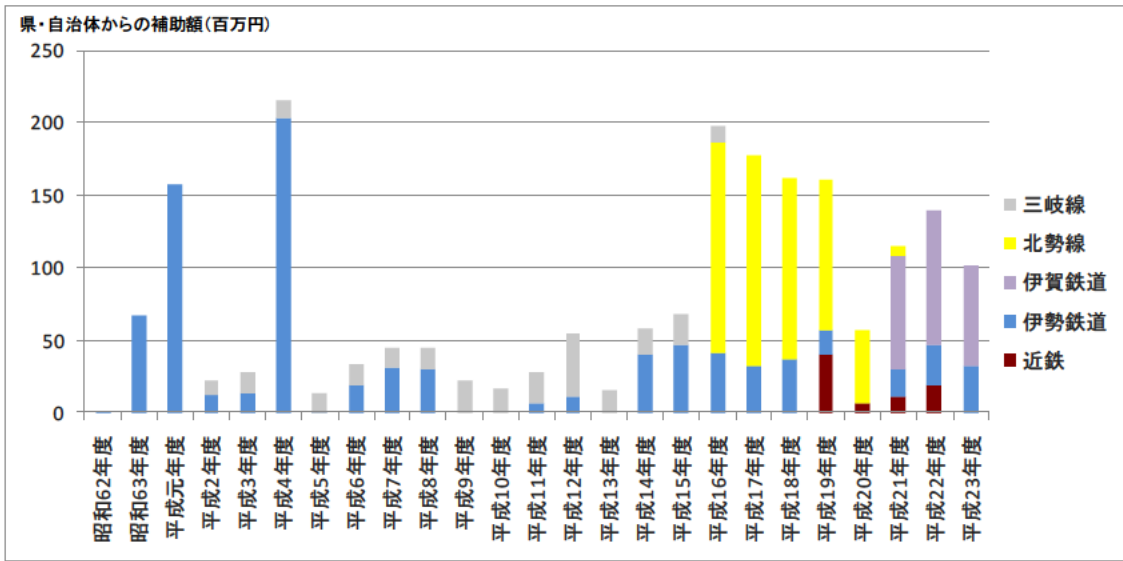
■ 県内路線別年間各駅乗車人員の推移



資料: 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。

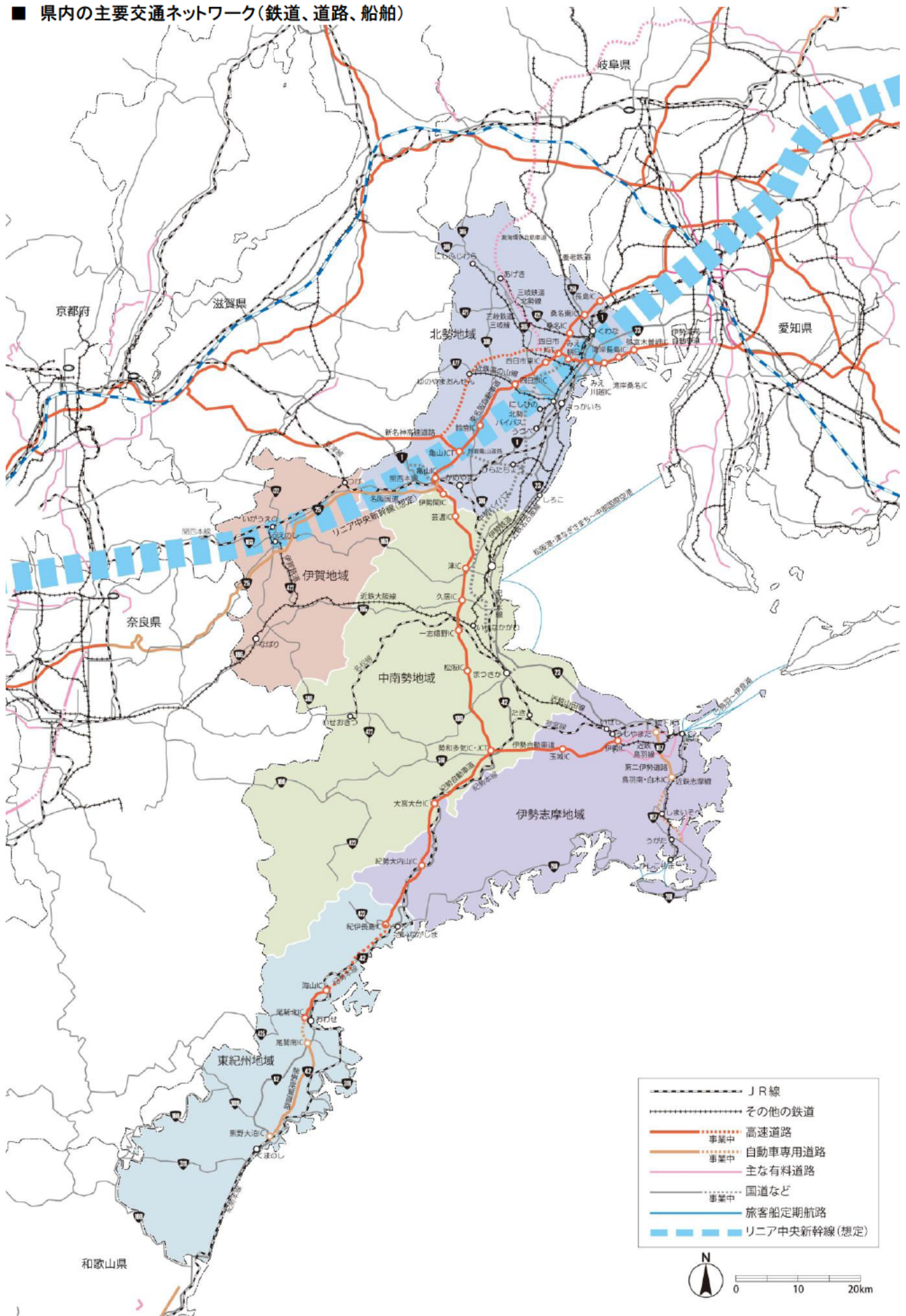
■ 鉄道各社に対する県や自治体からの年度別補助額の推移



※伊勢鉄道、北勢線は県からの補助額のみ記載しています。

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

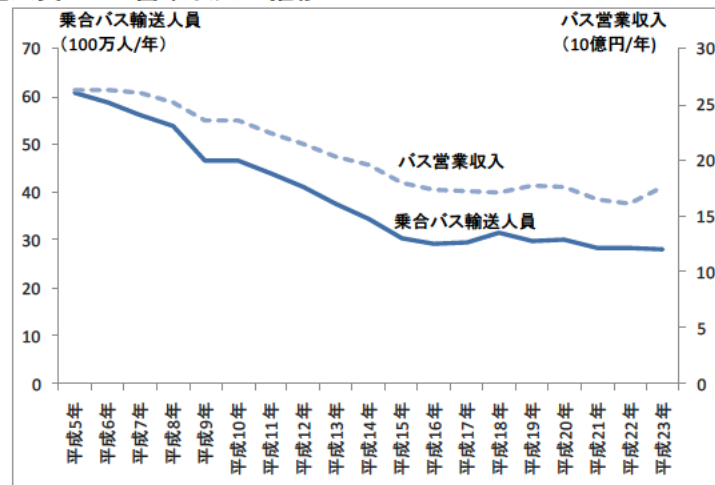
県内の路線バスは、三重交通および関連会社が三重県のほぼ全域をカバーするほか、三岐鉄道バスが四日市市および桑名市、東員町で運行しています。

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。

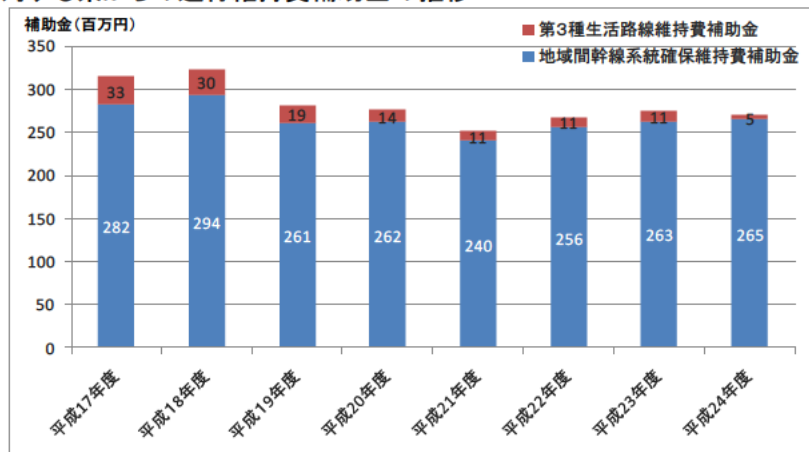
■ 乗合バスの輸送人員とバス営業収入の推移



※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: 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)

■ 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

注) 第3種生活路線とは、事業者から廃止の意向が示された系統のうち、平均乗車密度が5人未満で過疎・準過疎地域を走る系統について、市町が補助する額の2分の1を限度に、県が市町に対して補助している路線。

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きました。

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)

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	菟野町	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

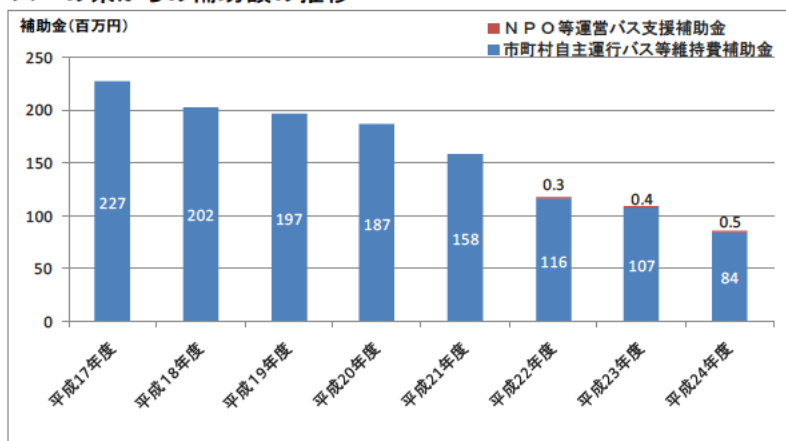
資料：中部運輸局自動車交通部調べ

■ 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
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

■ 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）

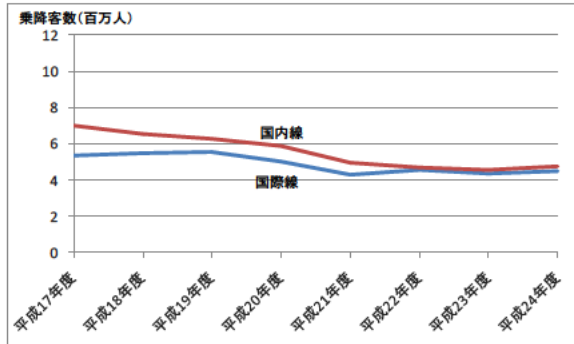
- ・経常費用－経常収益
- ・NPO等への市町補助額

(4) 航空

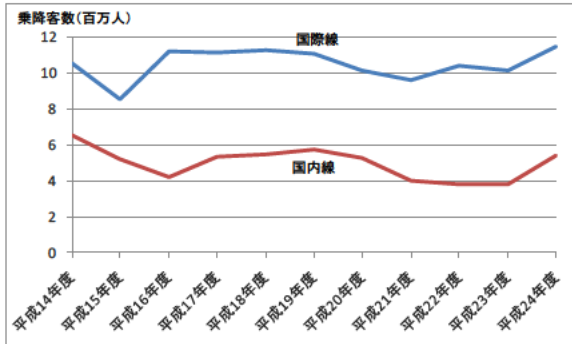
三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市、四日市市、亀山市、松阪市および伊勢市から高速バスが運行されており、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）から高速船が運航されています。

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昨年の乗降客数が大きく増加しました。

■ 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》

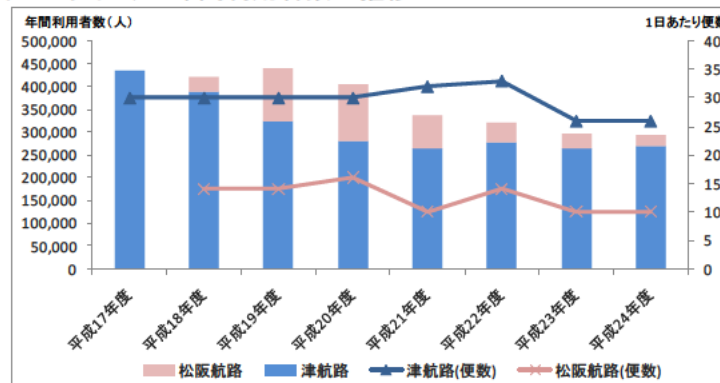


《関西国際空港》



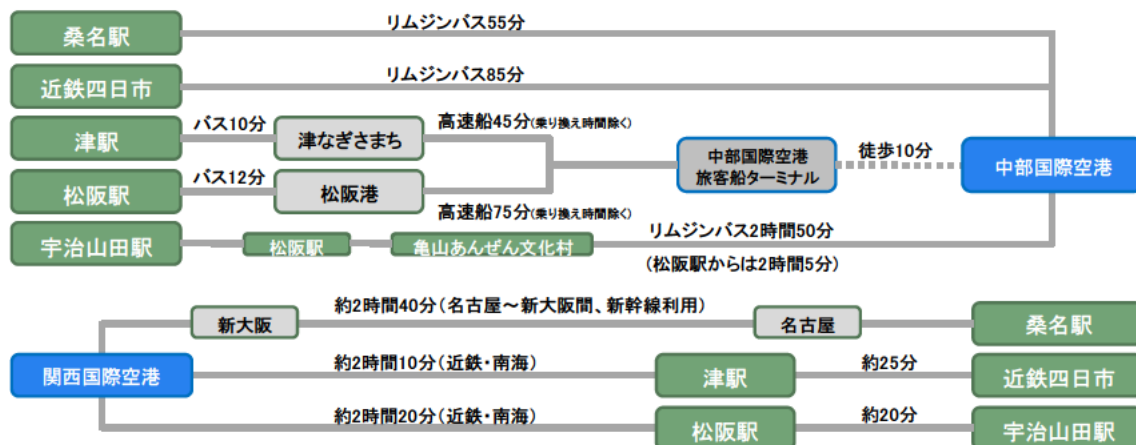
資料：中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

■ 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

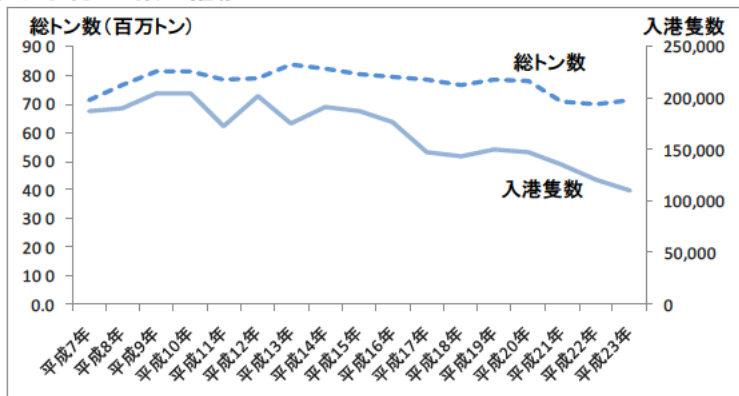
県内に入港する船舶の隻数は近年減少傾向にあります。総トン数は7,000万トンの間で推移しています。

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³を含めた総合港湾としての役割を担っています。

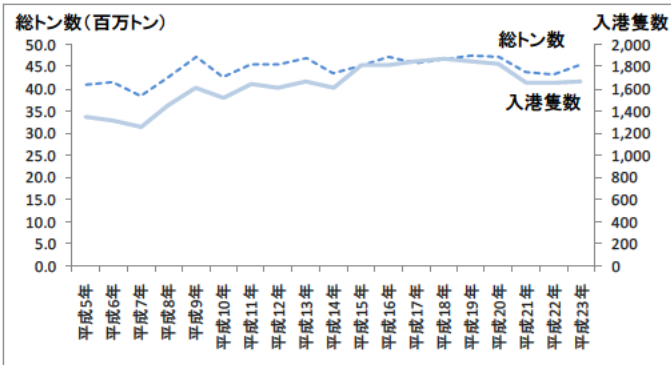
■ 入港船舶隻数および総トン数の推移



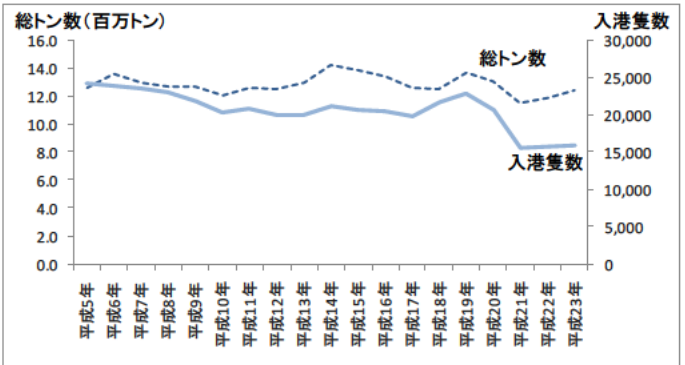
※対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鶴殿港の合計

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)

³ 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。

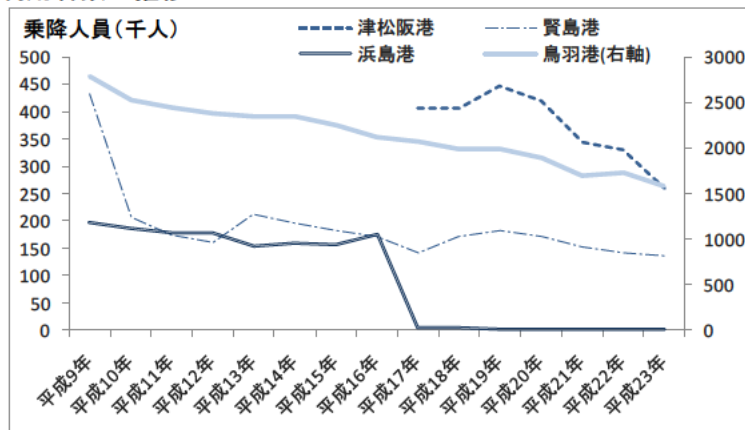
◆旅客

旅客船については、津・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 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)

(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24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⁴の移動等円滑化基準⁵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)

⁴ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

⁵ 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、**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

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

「みえ県民力ビジョン」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 みえ県民力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

◆円滑に移動可能な交通の実現

交通は、人や物の自由な移動を支える重要な社会基盤です。そのため、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にとっても移動に支障なく、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。

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いることから、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。

◆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や活動につながる一歩として、移動の際に自分の体を動かすことで、健康を維持していくことが効果的です。県民の健康を育むために、過度な自家用車依存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を普段から行ってもらうことが重要であると考えます。

(2) 広域交通面での課題

◆ミッシングリンクの解消

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、**未だ未事業化区間が存在するなど、三重県の道路整備は道半ばにあり、地域の安全・安心を支えるためミッシングリンクの解消が求められています。**また、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る際には県内駅が広域交通の結節点となるため、**あわせて**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－③に対応

◆地域間交通ネットワークの機能向上

主要都市が県内に広く分散しており、各都市が鉄道（JR、近鉄など）や幹線道路で繋がっています。このうちJRは、県内には広域的な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、各市町がコミュニティバスを運行しています。この他、利用者の少ない路線バスや鉄道の維持のため、県や市町からの補助金等による支援も行っています。しかしながら、行政だけの財政負担にも限界があります。また、特にバスの乗務員の超過勤務と高齢化が進んでおり、若い人のなり手が少ないことから、将来的には乗務員不足によって生活交通が運行できない状況が訪れる恐れがあります。

今後は行政に加え、県民、NPO、アクティブシチズン⁶、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—②に対応

◆県内道路の整備

地域内の重要な拠点（防災、医療、高速道路のインターチェンジなど）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

◆観光地および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地が数多くあり、県内各地とは鉄道網や幹線道路網で結ばれていますが、観光地および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、公共交通の利便性が大きく向上したり、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、人々や物の移動が今後大きく変わってくると考えられます。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基盤のあり方を検討する必要があります。

⁶ 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（みえ県民カビジョンより）

(4) 安全・安心な交通の確保のための課題

◆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、ミッシングリンクの解消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 三重県総合交通ビジョンの基本理念とめざす姿

第2章で整理した交通課題を踏まえ、三重県総合交通ビジョンの基本理念と、今から20年後のめざすべき交通の姿とを示します。

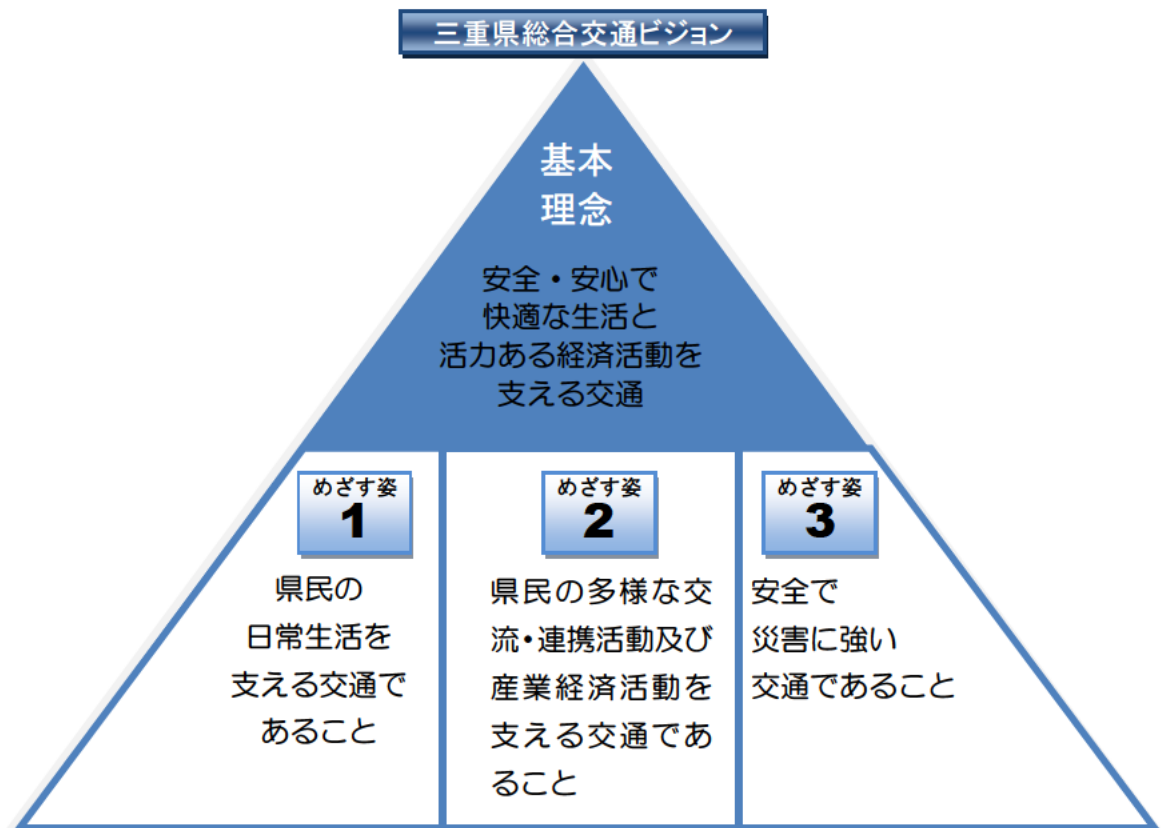
3-1 基本理念

三重県の交通の現状や課題を踏まえ、三重県総合交通ビジョンを「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。

基本理念の下で、3つの三重県の交通のめざす姿を掲げます。

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



3-2 20年後の三重県の交通のめざす姿

めざす姿1：県民の日常生活を支える交通であること

生活交通は、県民の日常生活を支える基盤です。三重県ではこれまで生活交通の面で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。

そのため、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の観点からは、自家用車への依存から目的や場所・人数、天候など状況に応じた徒歩、自転車、公共交通、自家用車の賢い使い分けができる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交通の維持・確保が適切に行われ、バリアフリー化による円滑な移動が確保されています。これによって、県民の誰もが移動を通して、生活することの充実や幸せを実感が増しています。

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、県民が生きがいを持ちながら定住できるようそ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、安全かつ快適に移動できるようになっています。

めざす姿2：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するとともに、県内各地から高速道路や地域高規格道路までの接続道路が整備されることで、県民は県内県外問わず、自家用車あるいは鉄道、バス等の手段で県内外への遠距離移動を可能にし、日帰りで行ける地域が広がっています。

またリニアや関西国際空港、中部国際空港を利用して、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。

災害に対する交通の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・サービスを形成するとともに救急医療活動や県民の経済活動、日常生活を支えます。さらに、交通基盤・サービスを軸に、県内でともに助け合いながら被災した地域がいち早く復興できるようになっています。

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。

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

地域における生活交通の維持・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や鉄道の維持、市町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。

(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

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、自家用車に依存してきた交通から、公共交通や徒歩、自転車、自家用車などを含めた多様な交通手段を、場所・人数、天候など状況に応じて適切に使い分けてもらうため、県民、事業者、行政がともに広報を含めたモビリティ・マネジメントの必要性や重要性を共通の認識として、これまで自家用車に頼ってきた人に対しても環境や資源、健康に配慮した交通行動を促します。

(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、自転車走行環境や駐輪場の整備、および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（高齢者や障がい者、ベビーカーを使用する子育て世代にとっての障壁を取り除き利用できるようにすること）やユニバーサルデザイン化（障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用できるようにすること）を推進し、公共交通の利用方法やバリアフリー施設の案内などの情報提供することにより、すべての人にとってもわかりやすく、円滑に移動できる交通の実現を図ります。

(6) 自家用車の適切な使い方の推進

自家用車は他の交通機関に比べて、道路が通じている場所であれば、いつでもどこでも移動できる交通手段であり、また、公共交通や自転車と比べると、人の動きや荷物の輸送に対し人数や物量など様々な面で柔軟性が高いことから、今後とも地域交通の中で重要な役割を担い続けます。しかしながら、公共交通利用に比べて環境負荷の大きな交通手段であることから、他の交通手段との適切な使い分けと共に、環境への負荷低減策の推進を図ります。

(7) 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事故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。

(8) 快適かつ利便性の高い移動や環境等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、快適かつ利便性が高く、かつ環境にもやさしい人や物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。

(9) まちづくりと連動した交通政策の推進

生活の不便さ、公共サービスの低下、環境負荷の増大を防ぎ、住みやすく、また住み続けられるまちづくりをめざすうえでも、限られた資源を生かしながら、将来的な土地利用と連動した交通政策を推進します。

4-2 「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、**および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、**大阪駅、京都駅**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、**県内の鉄道線・バス路線の強化といった**地域間を**円滑に**結ぶ交通網の整備を促進し、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に円滑な移動の実現

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期待されます。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地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。

4-3 「安全で災害に強い交通」を実現するための基本方針

(1) 命を支える道路の整備

大規模地震等において、地域の孤立を防ぎ、円滑な救助、救援および復興活動のほか、円滑な救急医療ができるように高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と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ることで、高速道路網や地域高規格道路、県内主要都市へのアクセス性を高め、命を支える道路ネットワークを築きます。

(2) 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

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、代替性が高く、強靱な交通ネットワークの形成や、駅や港湾施設、道の駅などの施設における防災機能の強化を図ります。

また、災害発生時に地域の復興を早めるために交通基盤施設の活用を進めるとともに、被災した地域間の支え合い等を通じた県民全員の助け合いの意識の醸成を図ります。

(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、施設の老朽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、利用者の日頃の移動や、災害時の避難行動に対する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、交通基盤の機能を保ちます。