

## 第 3 回三重県総合交通ビジョン策定懇話会 ふりかえり

## ■生活交通と観光・経済を支える交通について

- 生活交通と観光・経済を支える交通は相互に連動していることを記述してもらいたい。
- 観光・経済活動を支える交通に力を入れることが結果として生活交通を支えることにもつながることを表現すればよいのではないか。

→【P32】第 4 章 4-1 3 段目で記述

## ■生活交通の維持・確保について

- クルマに乗っている人も公共交通に乗らないと、公共交通が維持できない、一人一人の行動が未来につながるという県民へのアピールが不足しているので、「県民を巻き込む」とか「県民とともに」という文言が欲しい。

→【P32】第 4 章 4-1 1 段目で記述

- 公共交通の維持に関しては、利用者に対して脅しにならないような表現にする必要がある。

→全体を通じて配慮していく

- 公共交通を利用することを訴えるのではなく、公共交通を交通手段の選択肢として加えるだけでも、利用促進に繋がり、かつ脅すことなく伝達できる。

→【P32】第 4 章 4-1 2 段目で記述

- 地域交通の維持確保を、地域の移動の維持確保とすると公共交通の移動だけではなく、自動車での移動も入り、またハード整備に限らず、移動するときの助け合いの意味も含まれてくるのではないか。

→【P44】第 5 章 5-3③で記述

## ■健康について

- 最近よく耳にする言葉である、「ロコモティブシンドローム」といった用語も盛りこんで、一般の方々にインパクトのある表現としてはどうか。

→【P28】第 2 章 2-1 (3) で記述

## ■モビリティマネジメントと環境に配慮した自動車の適切な使い方について

- 交通手段の適切な使い分けの観点では、モビリティマネジメントの項目と重複するので、整理が必要である。
- モビリティマネジメントと自動車の適切な使い方の双方に環境の項目が含まれるので、モビリティマネジメントと環境を分離できないか。

→【P32-】第 4 章再構成

## ■上位計画や法制度との関係について

- 県の上位計画と総合交通ビジョンの関係や、上位計画での土地利用や施設配置の考え方と総合交通ビジョンの方針との関係を、位置付けとして整理するべきではないか。

→【P36】第 5 章 5-1①の概念図で整合を図る

- 交通政策基本法や国土強靱化法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律など、交通政策に関連する法律が制定されるので、それらとの整合や位置付けをビジョンの中で整理する必要があるのではないか。

→冒頭部分（はじめに）の項目で触れる等の検討

■総合交通ビジョンの構成について

- 「ビジョン」であるので、初めに基本理念が来て、現状分析に基づく理想像との差が課題となり、その差を埋めるための政策の基本方針や実施方針が来るという構成の方がわかりやすいのではないかと。
- 従来は現況分析－課題整理－基本理念－基本方針－実施方針という構成で来ているので、基本理念を出すための課題整理を行ってきた。既存のやり方を変えるのは簡単ではないが、可能かどうか検討してもよいのではないかと。

→構成を考慮し、現状のスタイルとする

■自治体への総合交通ビジョンの反映について

- 市町に交通政策を実行する体制がないと、総合交通ビジョンの政策への反映は難しいので、県はビジョンを策定するとともに、市町へどう政策を推進してもらうかを考える必要があるのではないかと。

→【P35】第5章 施策の推進で記述

■まちづくりと交通政策の連携について

- 「まちづくり」という用語は、行政では「都市整備（＝モノ）」、住民では「活動（＝コト）」の意味となるため、両者で解釈が異なる。ここでは両方の意味を含むので、文章中でコトのまちづくりとモノのまちづくりが含まれるようにしていただきたい。

→【P32】第4章4-1 3段目で記述

■「多様な交流・連携活動及び産業経済活動を支える交通」の対象について

- 県民のみならず、県外からの観光客なども対象となるため、県民に限定する必要はない。

→【P32】第4章4-2 タイトル修正

■他分野の交通政策との調整について

- 福祉など他分野の交通政策と関連しつつも相容れないこともあったりするので、総合交通政策として取り組めるよう検討していただきたい。

→【P35】第5章 施策の推進で記述

■公共交通と他の交通手段との連携について

- 交通手段の使い分けだけでなく、公共交通と自転車や自動車の連携についても整理するべきではないかと。

→【P36】第5章 5-1③で記述

■道路交通について

- 本ビジョンに道路整備の数値目標や期限が設定できないのなら、交通規制などの交通政策を通じて、道路の適切な使い方を検討していただきたい。

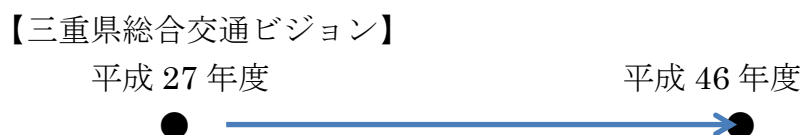
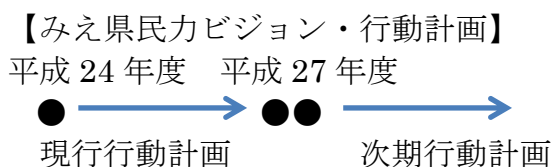
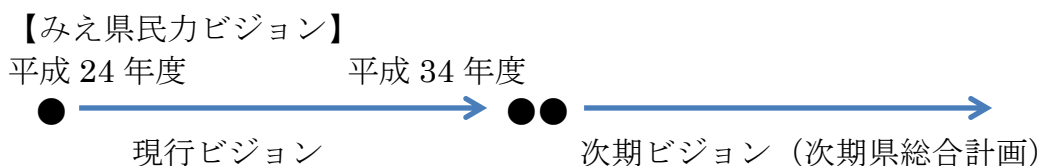
→【P44】第5章5-3④で記述

■三重県総合交通ビジョンの位置づけ

「みえ県民力ビジョン」の部門別施策方針とします。  
 ただし、みえ県民力ビジョンの計画期間は、平成24（2012）年度からおおむね10年後の平成34（2022）年度を見据えた県の戦略計画となり、平成24（2012）年度から4年間の中期戦略としての「みえ県民力ビジョン・行動計画」と連動しています。

「三重県総合交通ビジョン」は、平成27（2015）年度からおおむね20年後の平成46（2034）年度を見据えたビジョンであるため、交通ビジョンは、次に見直されるビジョン行動計画（平成28年度以降）や次期県の総合計画（平成35年度以降の次期県民力ビジョン）の交通政策にかかる先行的な方針となるものです。

したがって、次期県民力ビジョンやそれに伴う行動計画（アクションプラン）は、当交通ビジョンが反映されたものになります。



土地利用に関する関連計画や政策の状況について

■①「みえ県民カビジョン」（平成24年4月）

以下抜粋：

施策353 快適な住まいまちづくり

めざす姿：人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造（コンパクトなまちづくり）

の構築が進むとともに、都市基盤の整備やゆとりある住まいづくりが行われるなど、県民の皆さんと共に、住まいやまちづくりのことを考え、地域の個性を生かした魅力あるまちで、誰もが自由に活動し、快適に暮らしています。

取組方向：

・集約型都市構造の形成に向け、市町や関係機関と十分調整を行いながら、都市計画区域の見直し等の取組を行います。また、都市交通の円滑化、都市防災、都市環境の保全等の機能を高めるため、鉄道と道路との立体交差化を行う事業に重点的に取り組むほか、街路の整備や電線類の地中化を進めます。

・市町や関係機関等との連携・協力のもと、ユニバーサルデザインに配慮された施設整備を推進するなど、安全で自由に移動できる誰もが暮らしやすいまちづくりに取り組みます

■②三重県における「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に関する基本的な考え方について（北勢・中南勢・伊勢志摩・伊賀・東紀州地域）（平成22年3月）

以下抜粋：

「集約型都市構造の構築を支援する都市施設整備等の方針」（各圏域共通）

・集約型都市構造の構築に資する拠点の市街地整備にあたっては、都市機能に応じた集約拠点の形成とともに、相互に連携させることで互恵の関係を構築することが重要であり、圏域構造を見据えながら、それらを支援する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築が必要です。

・道路にあっては、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、道路の役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。

・このため、「三重県都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、県と市町の協働によって、長期未着手になっている都市計画道路に係わる必要性の検証や見直し等を進めます。

・公共交通にあっては、本格的な高齢社会への対応や環境負荷の低減において重要性が高まっており、鉄道駅やバス停などの交通結節点及び周辺整備などを進め、歩行者や自転車などの交通との結節を強化するなど、公共交通の利便性を高め、利用促進を図ります。

・多くの人が集まる拠点にあっては、ユニバーサルデザインを考慮しながら、多様で良好なアクセスを可能とする交通体系の形成を促進するとともに、周辺地域では歩行者や自転車などの安全性を高め、休憩施設やたまり空間を備えた快適な歩行系ネットワークの形成を図ります。

- ・また、地域の歴史、文化、景観などを活かしながら、沿道のまちづくりとともに、良好な沿道景観の保全・創出を図ります。
- ・市街地への都市機能の集積を支援するため、幹線道路ネットワークや公共下水道などを必要に応じ見直ししながら整備するなど、必要な都市施設の計画的・効率的な整備を図ります。

### ■③「国土のグラウンドデザイン2050」（平成26年7月）

以下抜粋：

#### 3. 基本的考え方

##### (6) 国土づくりの理念

以上述べたように、人口減少が進む中でも活力を維持し、さらに新たな価値を創造し、世界の中で存在感のある日本をつかっていくためには、「多様性」と「連携」が重要であり、進化させたコンパクト+ネットワークを使い、人・モノ・情報、さらには様々な価値を様々なレベルでダイナミックに「対流」させていく必要がある。そのためには、対流を引き起こすエンジンであり、媒介である「多様性と連携」を、常に進化させていかなければならない。その上で、それを可能とさせる最も重要な基盤となるものが「災害に対する安全の確保」である。

このため、今後2050年を見据えた国土づくりに当たっては、人と国土の新たなかかわりや世界の中の日本という視点も踏まえ、「多様性（ダイバーシティ）」、「連携（コネクティビティ）」、「災害への粘り強くしなやかな対応（レジリエンス）」の3つを基本理念として進めることとする。

#### 4. 基本戦略

##### (1) 国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築

中山間地域から大都市に至るまで、コンパクト+ネットワークにより新たな活力の集積を図り、それらが重層的に重なる国土を形成する行政や医療・福祉、商業等各種サービス業の効率性を高め、よりよいサービスを提供するため、コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ地域構造を構築する。まず、サービス機能の集約化・高度化を進め、交通及び情報ネットワークで住民と結ぶとともに、その後、一定の時間軸の中で、誘導策等により居住地の集約化を進める。集落が散在する地域において、商店、診療所など日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつないだ「小さな拠点」を形成する。この「小さな拠点」は、一定のエリア内においてワンストップで複数の生活サービスを提供することにより、日常生活の「守りの砦」となって周辺の集落を一体的に支えていくだけでなく、道の駅等と連携して6次産業機能等を付加することにより、雇用を生み出す「攻めの砦」となることが期待される。「小さな拠点」は、いわば「国土の細胞」であり、この考

え方は大都市郊外のいわゆる「オールドニュータウン問題」にも当てはまるものである（「小さな拠点」の形成は全国で5千箇所程度を想定）。さらに、ICTを活用した遠隔医療・遠隔教育の実施や、地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保等、「未来型小さな拠点」のための環境整備の検討を行う。

都市においては、都市全体の観点から、市役所、医療、福祉、商業、教育等の都市機能や居住機能を、都市の中心部や生活拠点等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの形成を推進する。

人口規模の小さな都市においては、日常生活に必要な都市機能も含め、それぞれの規模に応じた都市サービスを提供するとともに、地域資源・強みを活かした特色ある地域づくりを行い、周辺市町村とも連携して、良好な居住環境を持つ環境生活都市を構築する。その際、人口減少により発生する空き地が虫食い状になり、都市の景観、利便性を損なわないよう、これらを積極的に活用し、空間の再配置により緑地やオープンスペースとして再編し、美しさと利便性を兼ね備えたエネルギー負荷のかからない都市をつくっていく。

また、複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口（例：生活の拠点となる人口10万人以上の都市からなる複数の都市圏が、高速交通ネットワーク等により相互に1時間圏内となる）によって一体となって形成される概ね人口30万人以上の都市圏）を確保し、行政機能のみならず民間企業や大学、病院等も含め、相互に各種高次都市機能を分担し連携する「高次地方都市連合」を構築する（全国60～70箇所程度、地方中枢拠点都市圏構想等とも連携）。その際、新たな都市圏を設定するに当たっては、都道府県境を越えるなど、従来の行政エリアではなく、交通圏、経済圏など地域住民の実際の生活実態に即したエリアを想定していくことが重要である。

## 5. 目指すべき国土の姿

### (1) 実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」の形成

2050年を目指し、ICTにより、実物空間と知識・情報空間を融合した新しい集積を形成し、人々の暮らしをはじめ、社会経済活動の利便性等を大幅に向上させる。

また、「コンパクト+ネットワーク」により、多様な主体が連携し、大小多数の新しい集積が重層的に重なった国土を形成する。仮に地球を直径1メートルの球にモデル化すると、地下に約0.4ミリ、空中に1.6ミリが人間領域に過ぎず、国土計画は、いわば2次元的空間の中で、国民の幸せを実現していくためのデザインを描くものと言える。その2次元的空間（実物空間）においては、交通革命とも言える大きな変化が生じており、さらに、この実物空間と融合、連動して、2次元的空間を超えた知識・情報空間が、新情報革命とも言える変化の中で急速に拡大し、国土全体を覆うようになってくる。その中に、多様性と連携を備えた、コンパクトな拠点とネットワークが大小様々なレベルで存在し、その間に対流が生じている、いわば3次元的な国土構造が形成されていくこととなる。このような国土構造の中で、我々は、それぞれの地域が個性を磨き、多様性を進化させて数多くの小さな対流が生まれ、そしてそれが創発を生み出し、やがて日本全体を覆う、常に活発でダイナミックな対流の発生につながっていくような国土の姿を目指していかなければならない。そのために、実物空間、知識・情報空間のそれぞれをより高度に発展させた、いわば世界で最も高いレベルの対流により創発を生み出す国家の構築を目指すこととする。

すなわち、2050年に向けて、我が国は「対流促進型国土」とも呼ぶべき国土を目指していくべきである。

## (2) 大都市圏域

圧倒的国際競争力を有する世界最大のスーパー・メガリージョンが我が国を牽引し、大都市圏域は国際経済戦略都市となる。人口減少時代に突入する中、無秩序に広がった都市構造ではなく、効率性を高め、さらにレジリエンス機能を強化した、いわば筋肉質な都市構造を実現する。クリエイティブな人材が集まって交流し、知識のスピルオーバーによりイノベーションを生み出すなど、世界最先端のICT環境や交通システムにより、高密度な都市活動を実現することを目指す。

## (3) 地方圏域

小さな拠点、コンパクトシティ、高次地方都市連合などによる活力ある集積を形成する。大都市圏域とも連携しつつ、それぞれの都市・地域が独自の魅力を高め、地域資源を活かして世界と直結していく。人口減少の進展に伴い、都市・地域の構造が連担型から粗密混交型に移行する中、農山漁村をはじめ日本各地にゆとりある多自然生活圏域を形成する。