

# 三重県総合交通ビジョン

～中間案～

～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をめざして～

## ■三重県総合交通ビジョンについて

### 1. 趣旨

少子高齢化をはじめとする将来の社会情勢の変化に対応した生活交通の維持確保、観光等の経済活動等の広域交流を担う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等を見据えた本県の交通に関する総合的な政策の方向性を示し、安全、快適で利便性の高い交通基盤の確立をめざします。

### 2. 実施期間

平成 27 (2015) 年度からおおむね 20 年後を見据えた期間とします。ただし、長期間となるため、予測ができない急激な社会情勢の変化や新たな動向等を踏まえ、必要に応じて適宜見直すこととします。

### 3. 位置づけ

「三重県総合交通ビジョン」は、「みえ県民力ビジョン」の部門別施策方針として位置づけられるとともに、交通政策における先行的な方針となります。

### 4. 構成

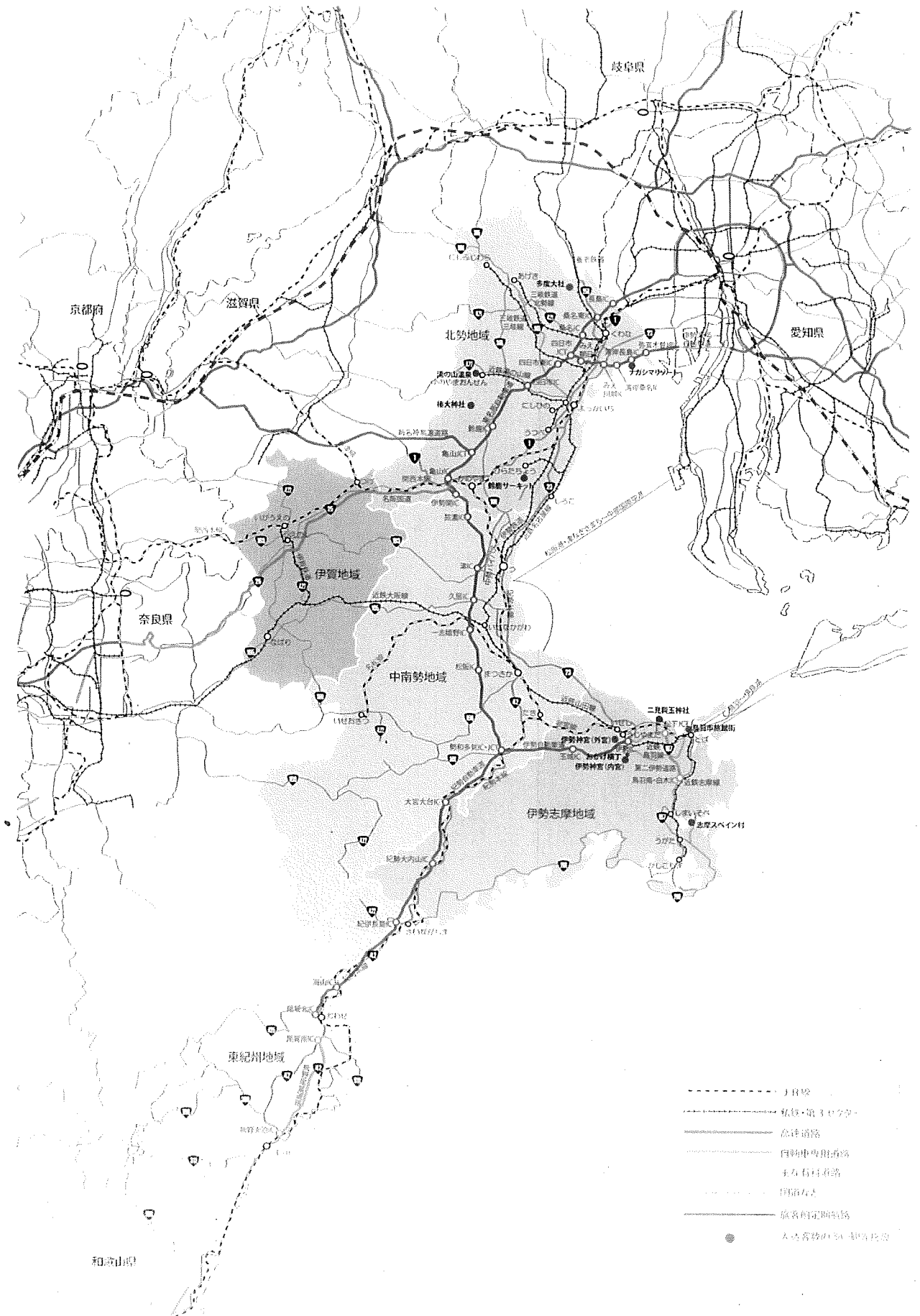
「三重県総合交通ビジョン」は、全 5 章で構成しています。第 1 章「三重の概況」では三重の社会情勢や交通の現状等、第 2 章「三重の交通課題」ではテーマ別の交通課題を、第 3 章では基本理念、第 4 章「基本方針」では交通の将来像を、第 5 章「実施方針」では行政、交通事業者、県民等の役割や施策の方向性を示しています。

### 5. 主な関連法令等 ※新たに更新された場合には下記の表記も合わせて更新

「三重県総合交通ビジョン」は、以下の法令等の内容と整合を図りながら策定しました。

- ①交通政策基本法（平成 26 年 12 月 4 日施行）
- ②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 26 年 5 月 21 日改正・未施行※H26 秋施行予定）
- ③国土のグランドデザイン 2050（平成 26 年 7 月 4 日公表）
- ④交通政策基本計画（原案）（平成 26 年 9 月 5 日公表）

◆三重県全体図



## 目 次

### 三重県総合交通ビジョンについて

第1章 三重県の概況.....	1
1-1 社会経済状況.....	1
1-2 行動目的にみる人の移動.....	9
1-3 交通基盤・サービスの状況.....	15
新たな技術の動き.....	28
第2章 三重県の交通課題.....	29
2-1 県民の日常生活を支える交通に対する課題.....	29
2-2 交流や経済活動を支える交通に対する課題.....	30
2-3 安全・安心な交通に対する課題.....	31
2-4 次世代を支える交通に対する課題.....	31
第3章 三重県総合交通ビジョンの基本理念.....	32
第4章 基本方針.....	33
4-1 まちづくりと連携した生活交通の維持確保.....	33
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上.....	33
4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進.....	34
4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備.....	35
第5章 実施方針.....	36
施策の推進について.....	36
5-1 持続可能なまちづくりに資する交通拠点と多様な交通ネットワークの構築.....	37
5-1 モビリティ・マネジメントの推進.....	38
5-1 自転車の積極的な活用に向けて.....	39
5-2 都市間交通ネットワークの充実および広域交通結節点ネットワークの維持・充実に向けて.....	40
5-2 リニア中央新幹線名古屋駅および県内中間駅への利便性の向上.....	41
5-2 空港の機能強化.....	43
5-2 総合港湾としての四日市港の機能強化.....	45
5-3 災害に強い交通基盤施設の整備と災害発生時の地域の支え合い.....	46
5-3 交通基盤施設の維持管理.....	46
5-1・3 誰もが安全に移動できる交通に向けて.....	47
5-3 交通安全の推進による安全・安心のまちづくり.....	47
5-4 新たな交通技術や情報通信技術の活用を検討.....	48
5-1・2・3 県内道路の整備、維持管理、TDMの推進.....	48
5-1・3 交通機関ナンバリングによる利便性の向上.....	49

# 第1章 三重県の概況

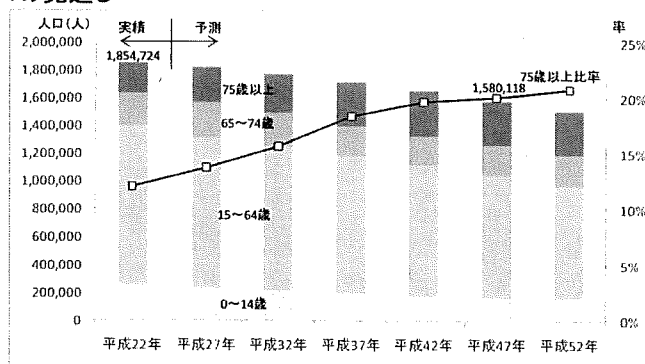
## 1-1 社会経済状況

### (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

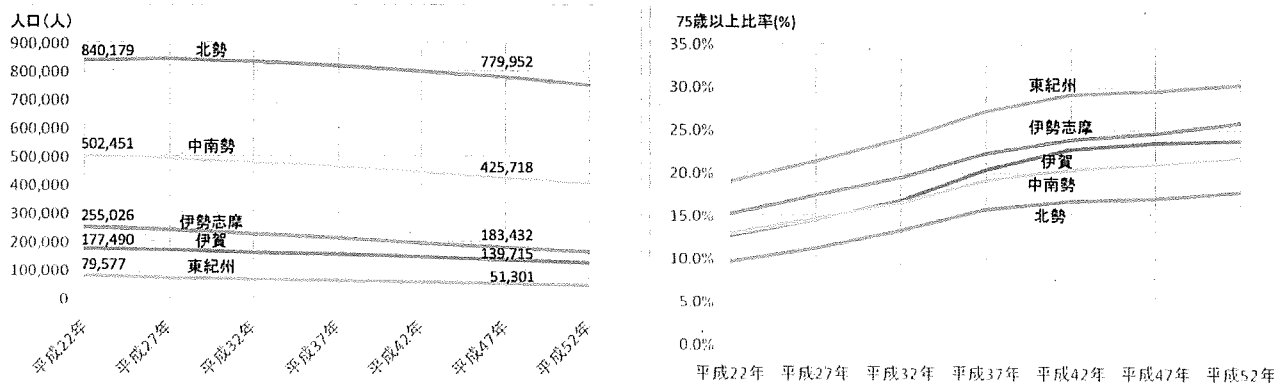


資料:日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

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。

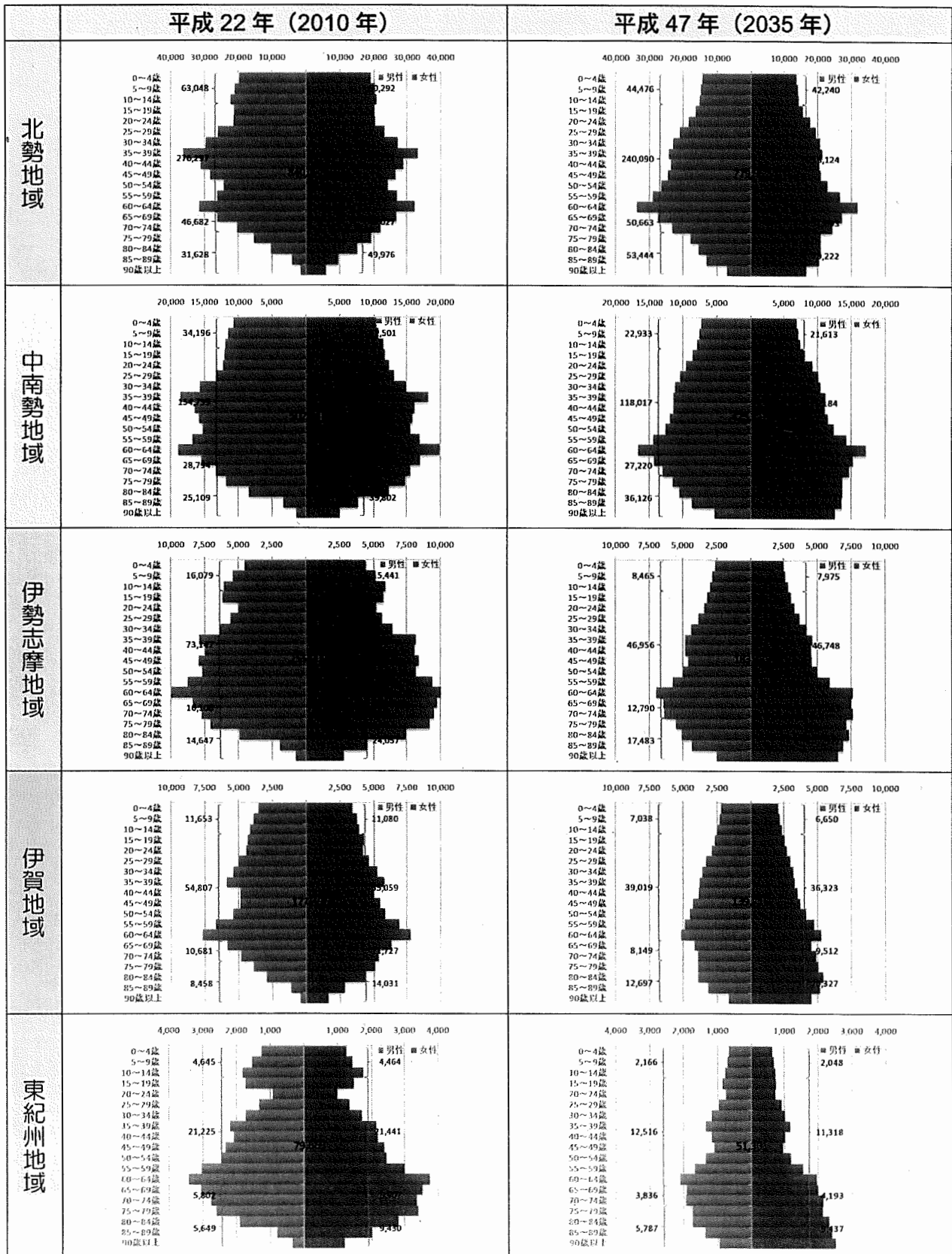
高齢者が多くなると、加齢に伴う身体機能の低下等により自家用車の利用をやめる人も出てくるため、生活の移動手段の確保が必要とされています。

#### ■ 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



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

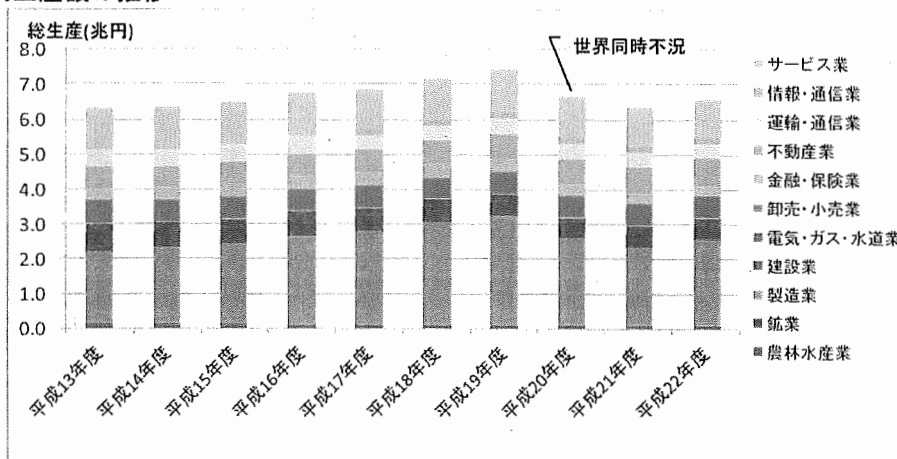
(2) 産業

◆ 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。

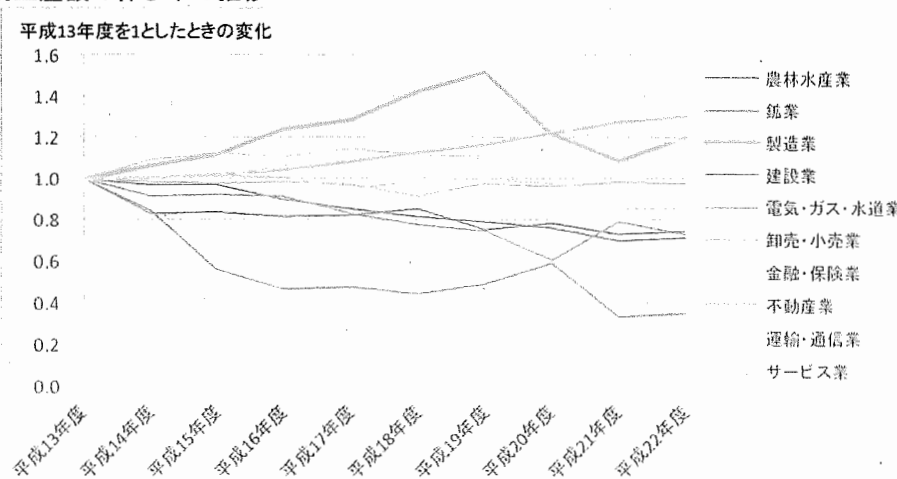
■ 産業別生産額の推移



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



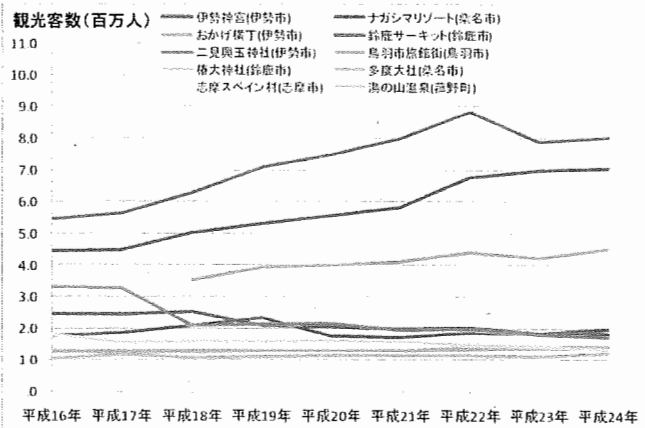
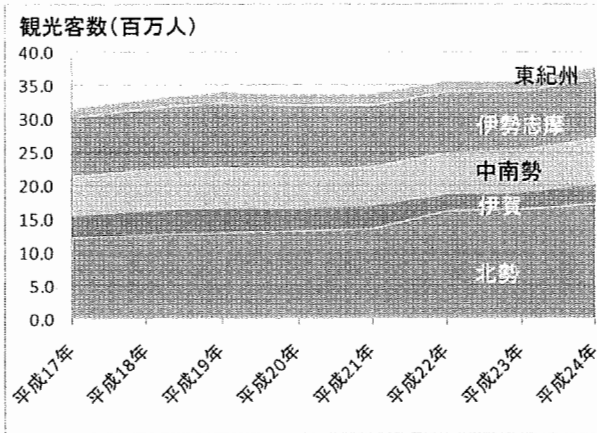
資料：県民経済計算（各年度版、三重県）

### (3) 観光

平成 24 年までの数年間の地域別観光入込客数では、県内への観光客は緩やかな増加傾向にあり、県内への観光ニーズは高いものと考えられます。平成 24 年は県外からの観光客数は減少しましたが、外国人の観光客数は増加しています。

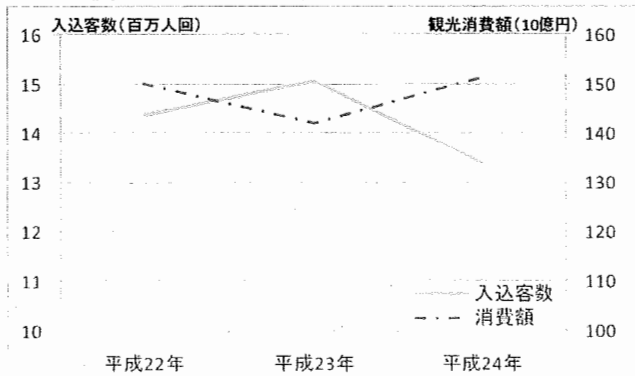
県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好ですが、観光シーズンや大規模イベント開催時に観光施設周辺の道路では大規模な混雑が発生しています。そのような中、伊勢神宮周辺では、パーク&バスライドによる渋滞対策に取り組んでいます。

■ 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数

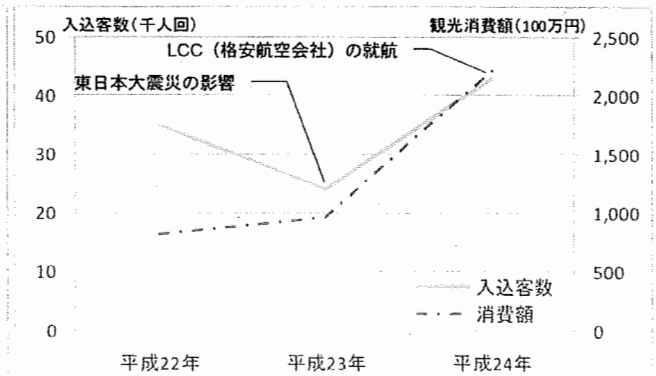


資料：三重県統計書(各年版)

■ 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円滑に到達できます。



(4) 災害

◆水害による交通機能の障害

これまで幾度となく台風や集中豪雨などの水害により県内の道路や鉄道の交通が寸断されてきました。近年では、平成21年(2009年)の台風18号によるJR名松線での土砂崩れによる不通区間が発生し、また、平成23年(2011年)の紀伊半島大水害や平成25年(2013年)の台風18号により、県内各地で道路災害が発生し、交通機能に支障を来しました。

これらのことから土砂災害や洪水などによる被害を軽減するための対策が進められています。また緊急時の救助・救援、災害時の復旧・復興を担う「命の道」として災害に強い高規格幹線道路等の整備が進められています。

◆南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生の懸念

南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生が懸念されています。特にリアス式海岸が続く熊野灘沿岸部では、津波による多くの集落の孤立が懸念され、内陸の広域幹線道路から、いち早く沿岸部に至るルートを確認する道路啓開が必要となります。このことから県では、道路啓開基地整備や道路構造強化に取り組むとともに、国土交通省などと連携して道路啓開マップを活用した道路啓開訓練などを実施しています。同様にJ.R東海や近鉄では、南海トラフ地震発生時の対応策として、緊急避難誘導標の設置や、避難はしごの搭載を進めています。

■ JR東海における南海トラフ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)



■ 近鉄における南海トラフ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)



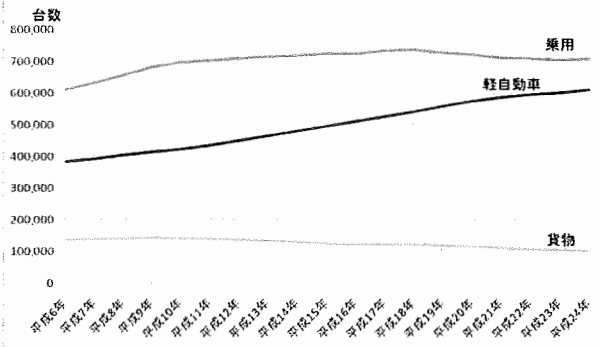
(5) 自動車保有・運転免許

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。

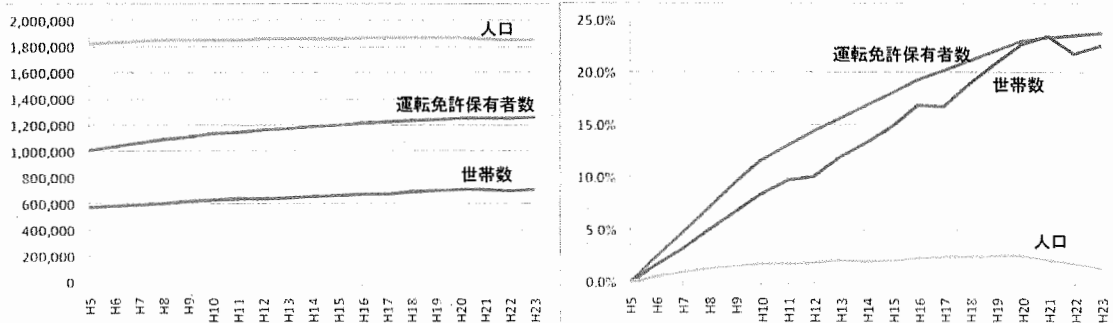
■ 自動車保有台数の推移



※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)

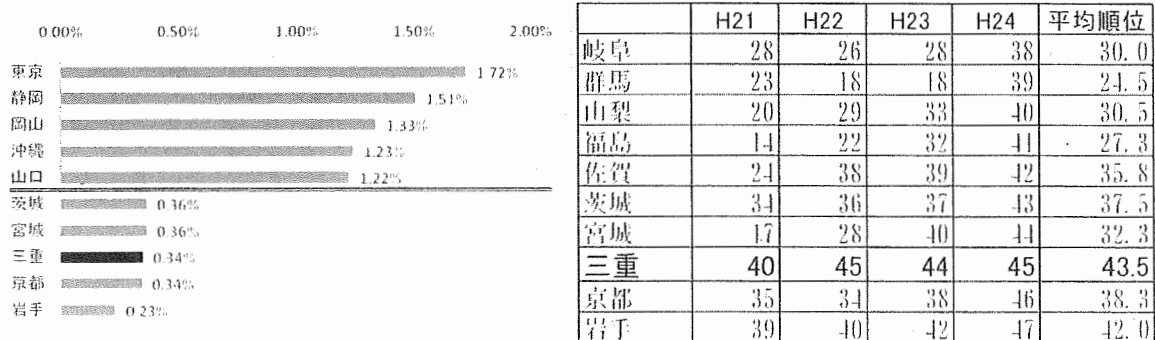
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※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



資料: 運転免許統計(平成24年、警察庁)

(6) 交通事故

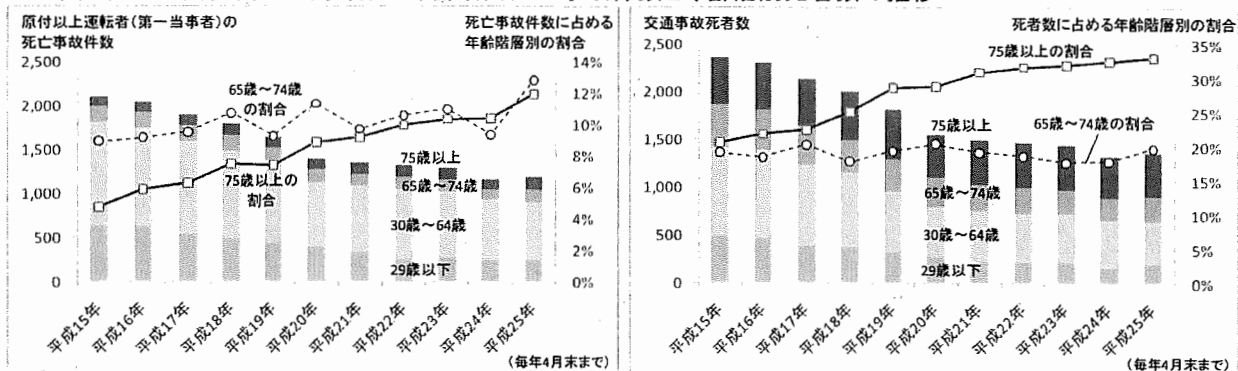
県民の高齢化が進展しているものの、日常の移動手段の確保の観点から自動車利用が減少せず、交通事故の増加が深刻な問題となっています。

◆ 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。

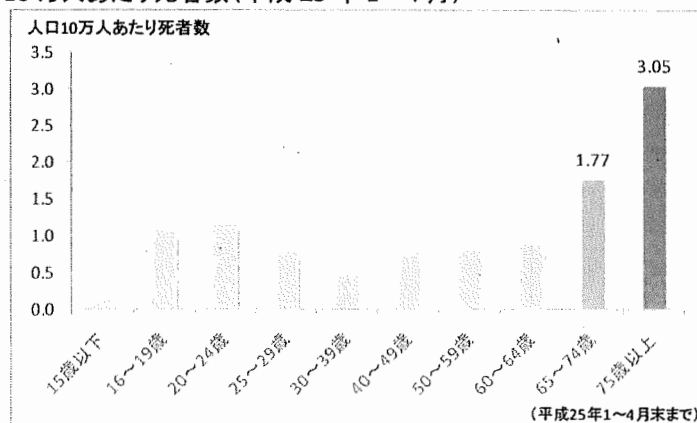
■ 原付以上運転者(第一当事者)の年齢層別死亡事故件数と年齢層別死者数の推移



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

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

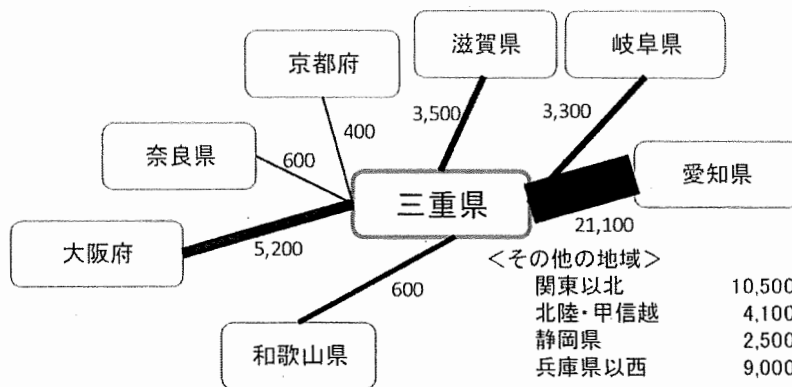
◆ 年間を通じた三重県と他都道府県との間の物の動き

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)

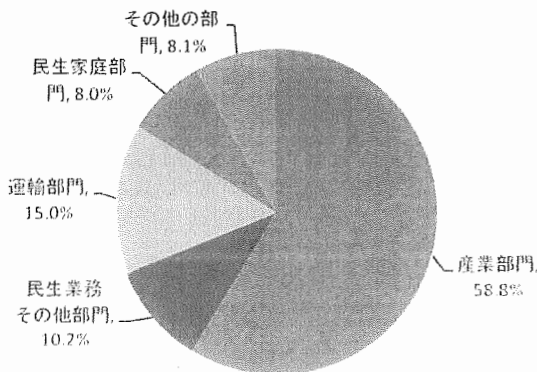
(8) 環境

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)

## 1-2 行動目的にみる人の移動

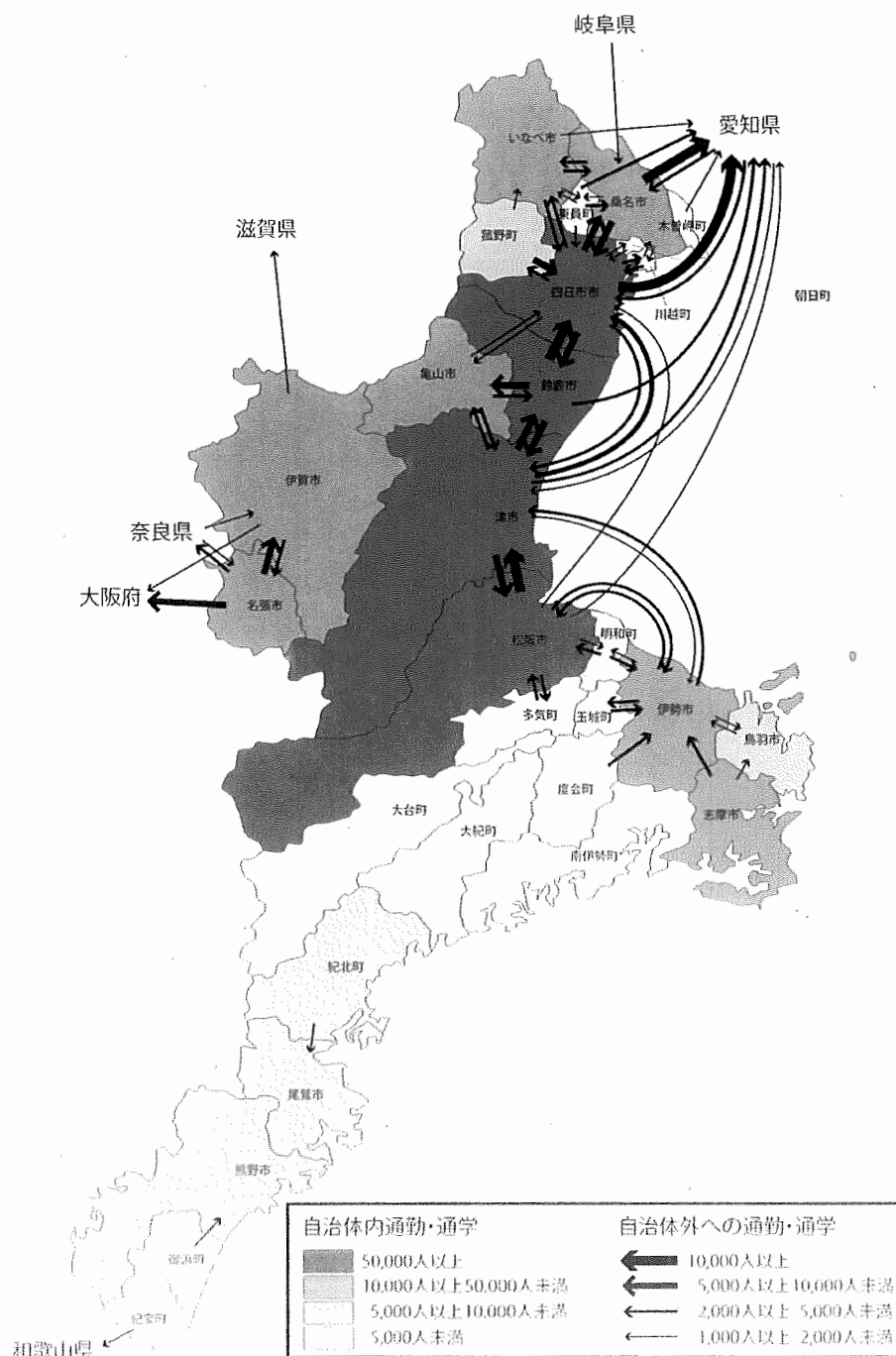
### (1) 居住者の通勤・通学行動

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

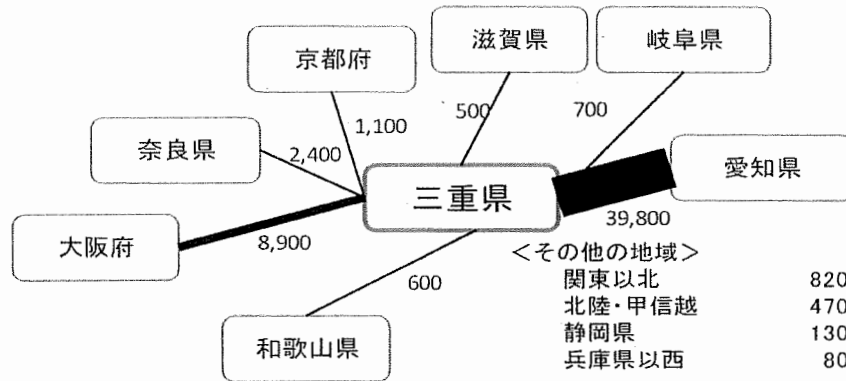
(2) 県外との人の動き

◆ 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)



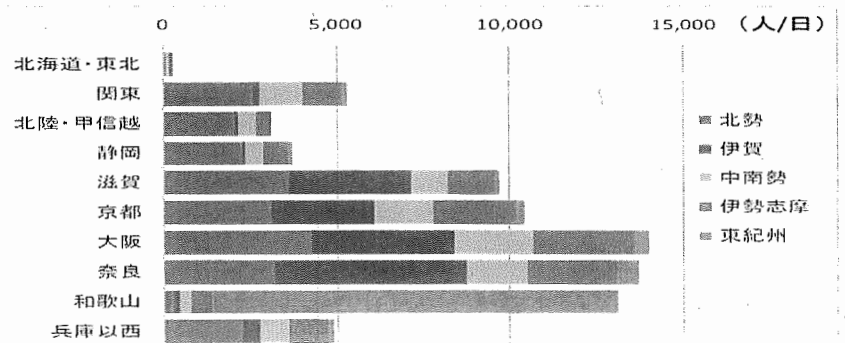
資料：旅客地域流動調査(平成23年度、国土交通省)

◆ 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。



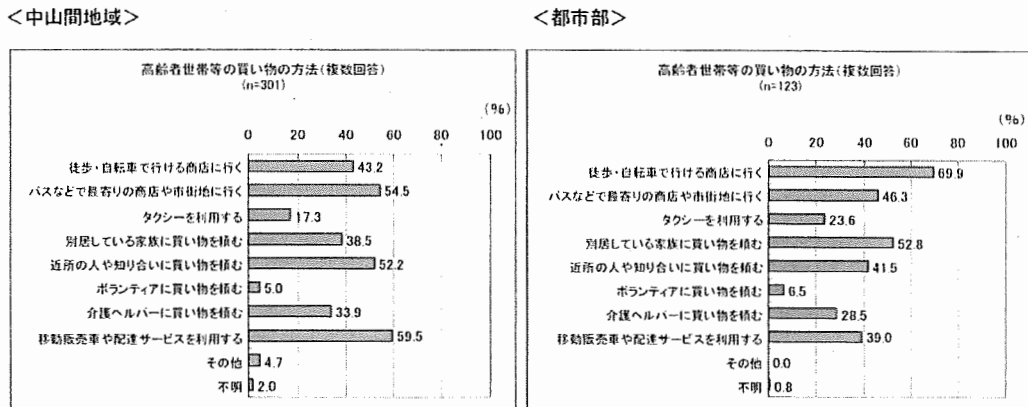
資料：全国幹線旅客純流動調査(平成22年、国土交通省)

### (3)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



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）

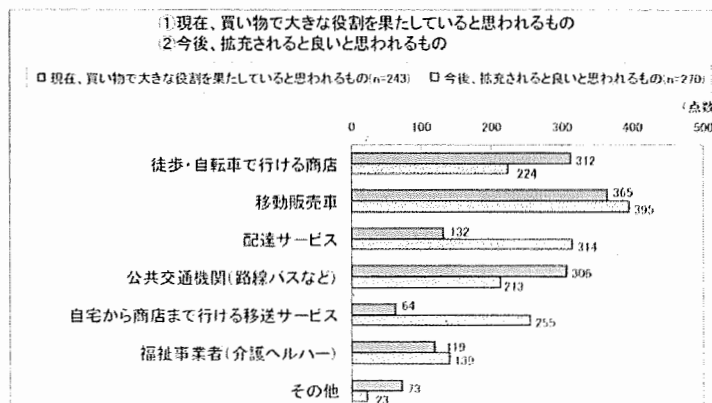
#### ◆自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等にとって、大きな役割を果たしているもの、拡充を求めるもの

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

#### (4) 三重県北勢地域における交通行動の推移

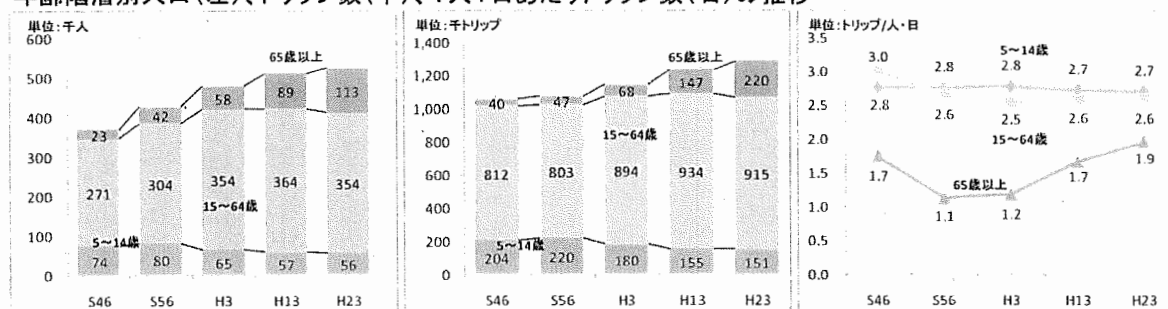
中京都市圏内の1日の人の動きを調べた中京都市圏パーソントリップ調査<sup>1</sup>に基づいて、県内の交通行動の推移を整理します。この調査は昭和46年に第1回調査が行われて以降、ほぼ10年に1回に調査が行われており、平成23年に第5回調査が行われました。三重県内では北勢地域が調査対象区域となっています。

#### ◆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<sup>2</sup>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

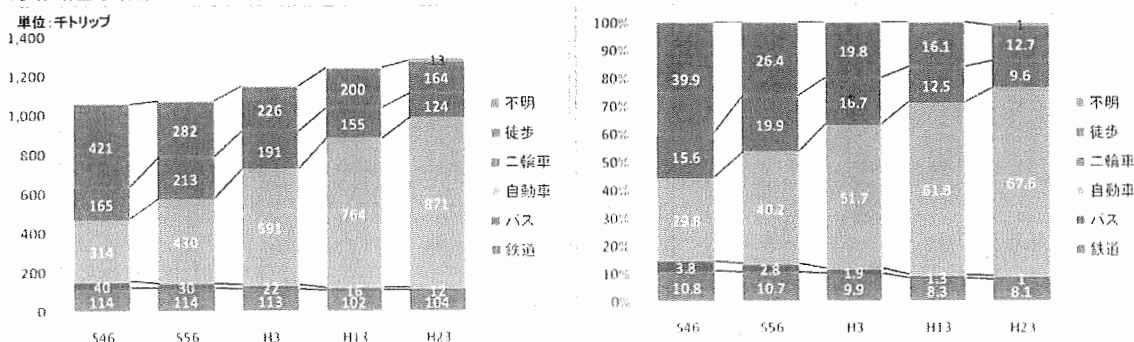


資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

#### ◆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)

<sup>1</sup>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。

<sup>2</sup>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、菟野町、朝日町、川越町)としています。



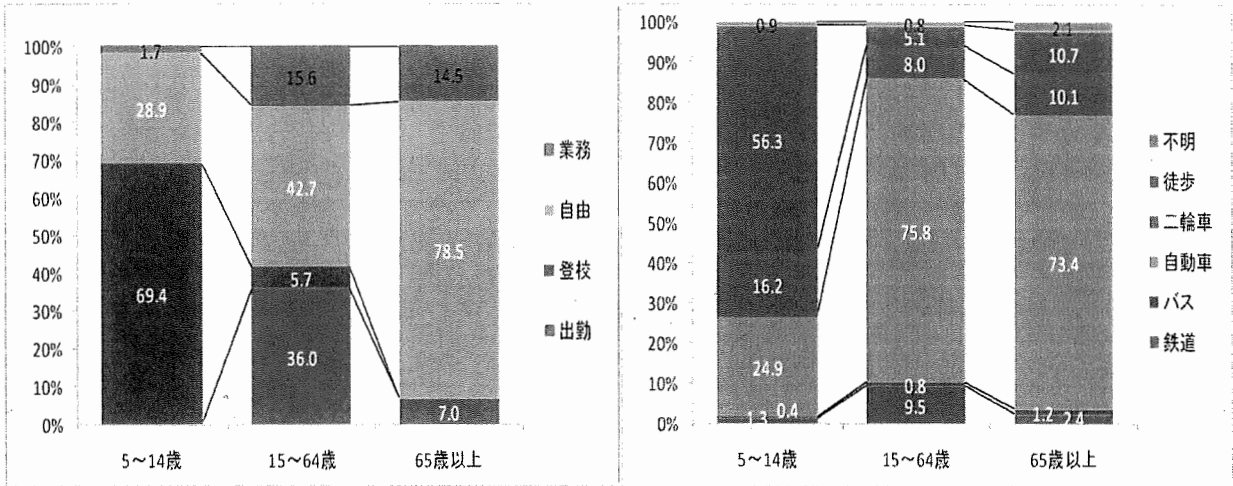
◆65歳以上の高齢者の移動の実態は自由目的が多くなっており、4人に3人は自動車により移動しています。

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%以上が自動車で移動しており、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》

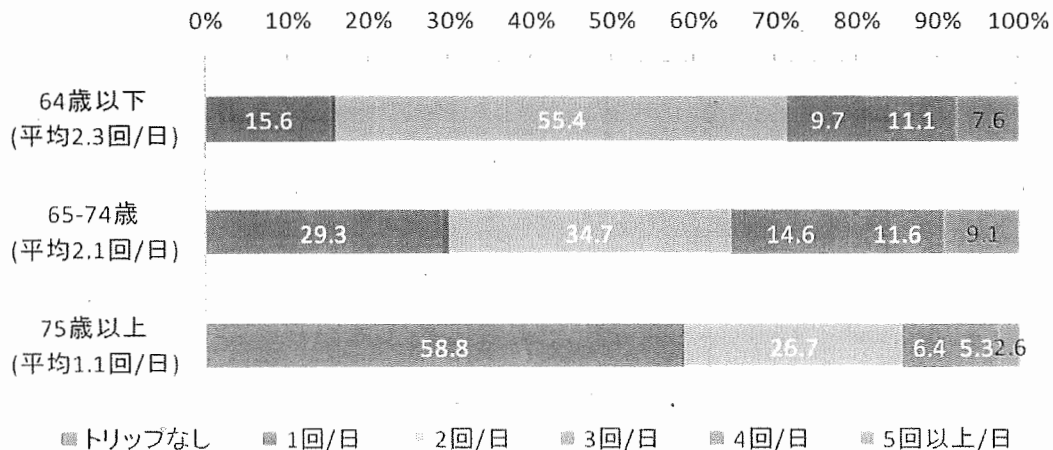


資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年) ※帰宅目的の移動を除いて集計しています。

◆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。

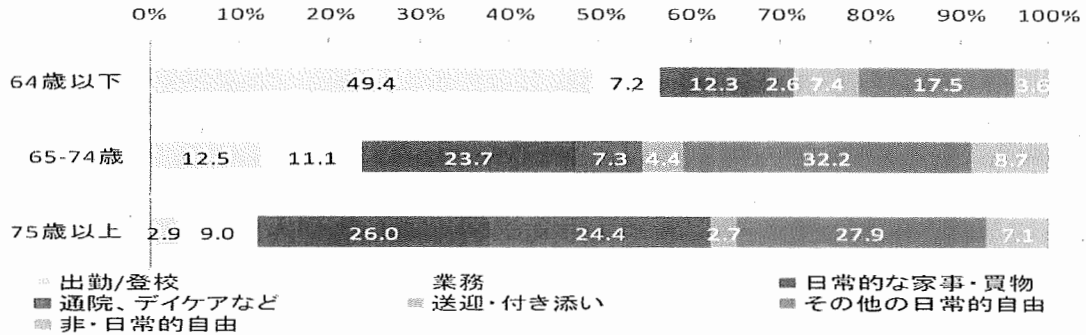
■ 年齢階層別1日あたりトリップ回数の割合



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。

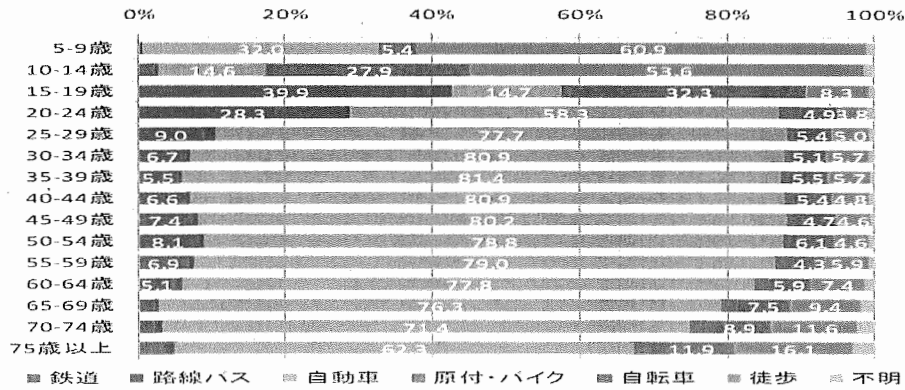
■ 年齢階層別交通行動目的内訳（帰宅を除く）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

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ています。

■ 年齢階層別代表交通手段内訳

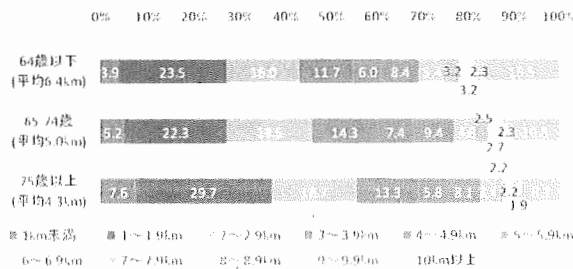


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

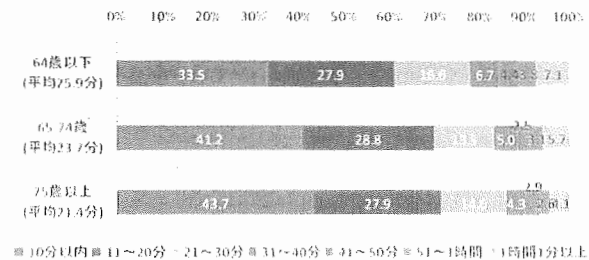
※自動車には自家用バス、貸切バス、送迎バスも含まれます。

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)

## 1-3 交通基盤・サービスの状況

### (1) 道路網の状況

#### ◆ 高規格幹線道路

県内の高規格幹線道路は、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となりました。

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間が全通しました。また、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。

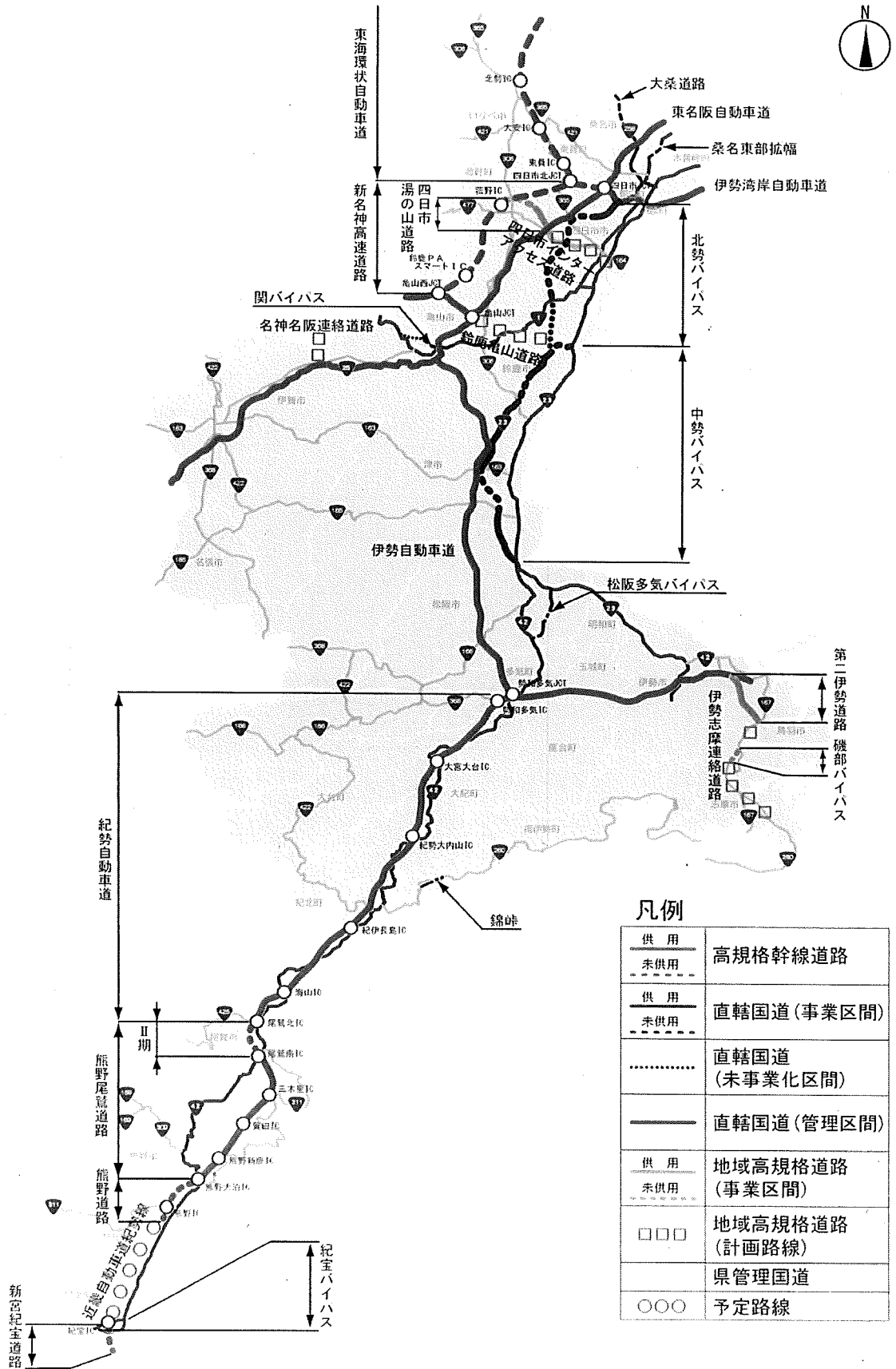
#### ■ 現在整備中の自動車専用道路と開通予定

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日開通
新名神高速道路	四日市JCT～四日市北JCT	平成27年度予定 <sup>*1</sup>
東海環状自動車道	四日市北JCT～東員IC	平成27年度予定 <sup>*1</sup>
新名神高速道路	四日市北JCT～亀山西JCT	平成30年度予定 <sup>*1</sup>
東海環状自動車道	東員IC～大安IC	平成30年度予定 <sup>*2</sup>
東海環状自動車道	大安IC～養老JCT(岐阜県)	未定
熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	尾鷲北IC～尾鷲南IC	未定
新宮紀宝道路	紀宝IC～新宮北IC(和歌山県)	未定
熊野道路	熊野大泊IC～熊野IC	未定

\*1: 中日本高速道路「高速道路開通情報」 ※IC、JCT名は仮称含む（平成26年9月1日時点）

\*2: 国土交通省「平成26年度当初予算に関する事業計画通知」

三重県の道路網



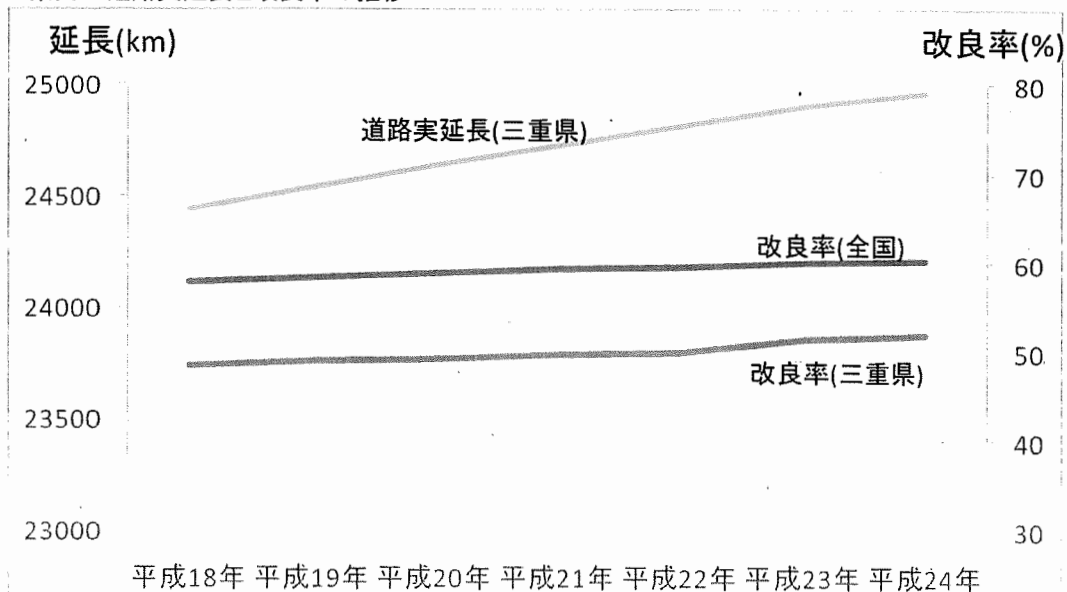
(平成 26 年 4 月 1 日時点)

## ◆一般道路

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)。高規格幹線道路の整備と比べ、一般道路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箇所を選定するなど、多くの場所で渋滞が発生しています。

地域のさらなる発展や県民の安全・安心な暮らしを確保するため、三重県においては、まだまだ道路整備が必要な状況にあります。このため既存の道路施設の適正な維持管理を行いつつ、県民の望む真に必要な道路整備を行うために、県内の道路に関する今後の方向性として、直轄国道等の整備の促進、県管理道路の整備の推進、県管理道路の維持修繕の推進の3つを掲げて取り組んでいくこととし、平成23年6月に「道路整備方針」を公表しました。

### ■ 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)

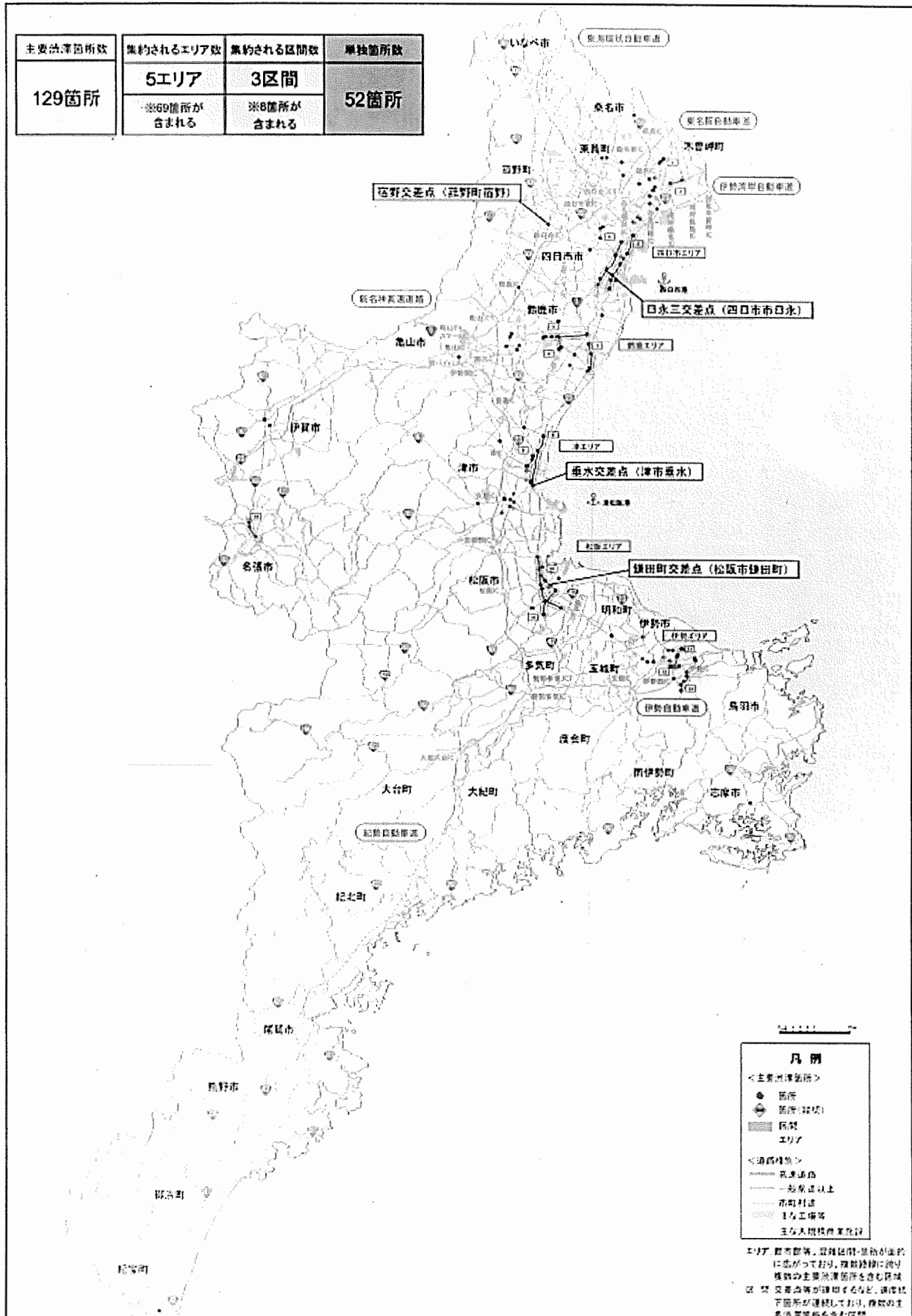
### ■ 県内の主要渋滞箇所数

	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)

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
129箇所	5エリア ※69箇所が含まれる	3区間 ※8箇所が含まれる	52箇所

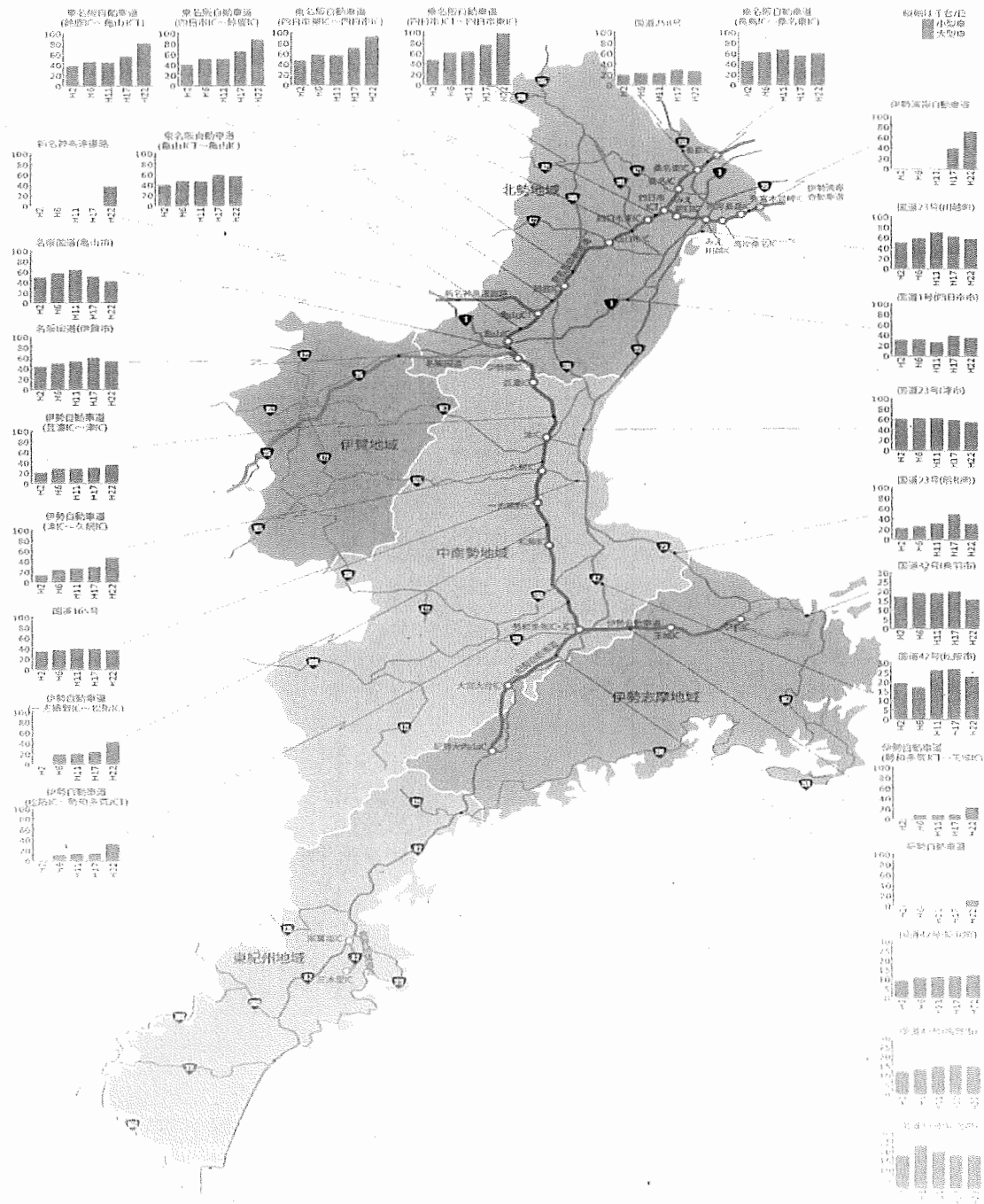


資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成 25 年、国土交通省記者発表資料)

## ◆ 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。

### ■ 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

### ◆在来鉄道

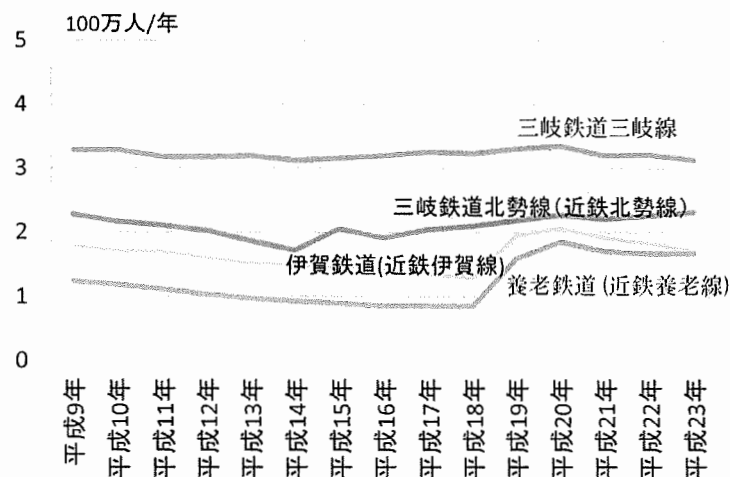
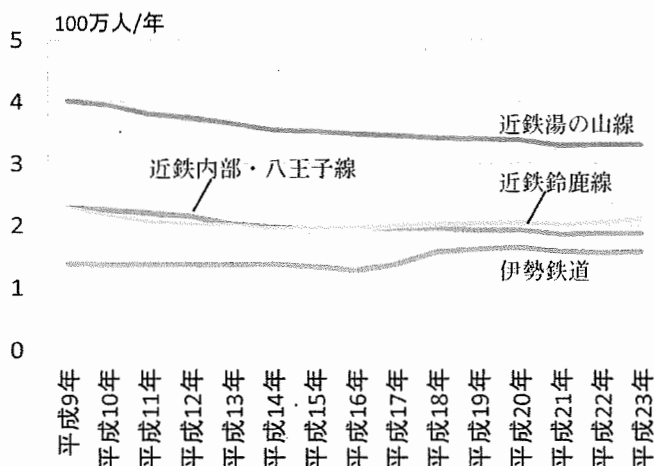
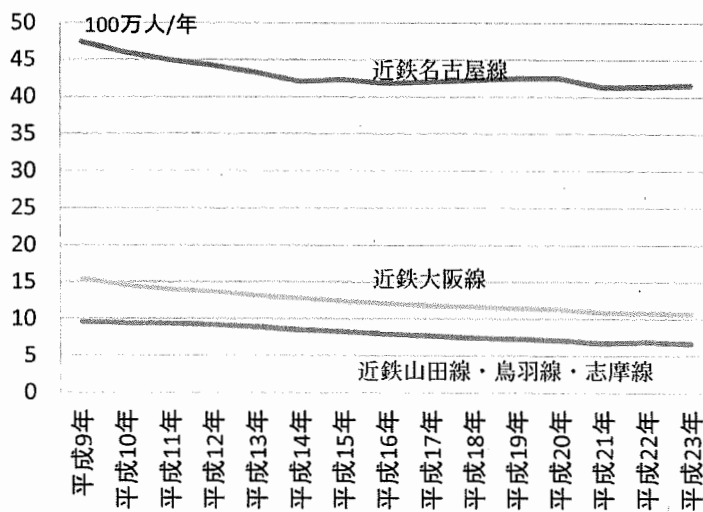
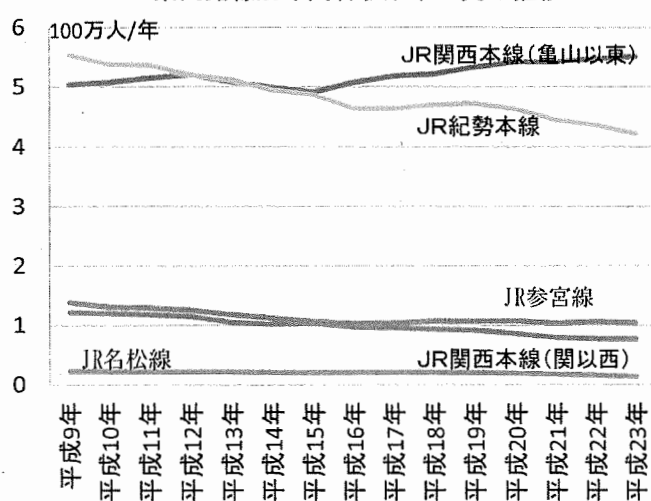
三重県内の鉄道は、名古屋、大阪から県内主要都市や伊勢志摩を直接結ぶ近鉄、名古屋から県南部を結ぶJRなどが幹線として運行されるとともに、北中勢を中心に支線などがネットワークされています。

また、県全体での乗車人員では、ほぼ横ばいから減少傾向にあり、その要因として、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、道路の利便性が高まるとともに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。近年は、近鉄の観光向けに開発された「しまかぜ」が大阪、名古屋、京都（H26年10月予定）から定期運行しているほか、近鉄特急の神戸への乗り入れなど観光客に着目した列車運行の傾向が高まりつつあります。

### ◆リニア

リニア中央新幹線が平成26年度から東京（品川）～名古屋間で事業着手し、平成39年に開業する予定です。名古屋～大阪間では平成57年に開業予定で三重県に中間駅設置が見込まれています。

■ 県内路線別年間各駅乗車人員の推移

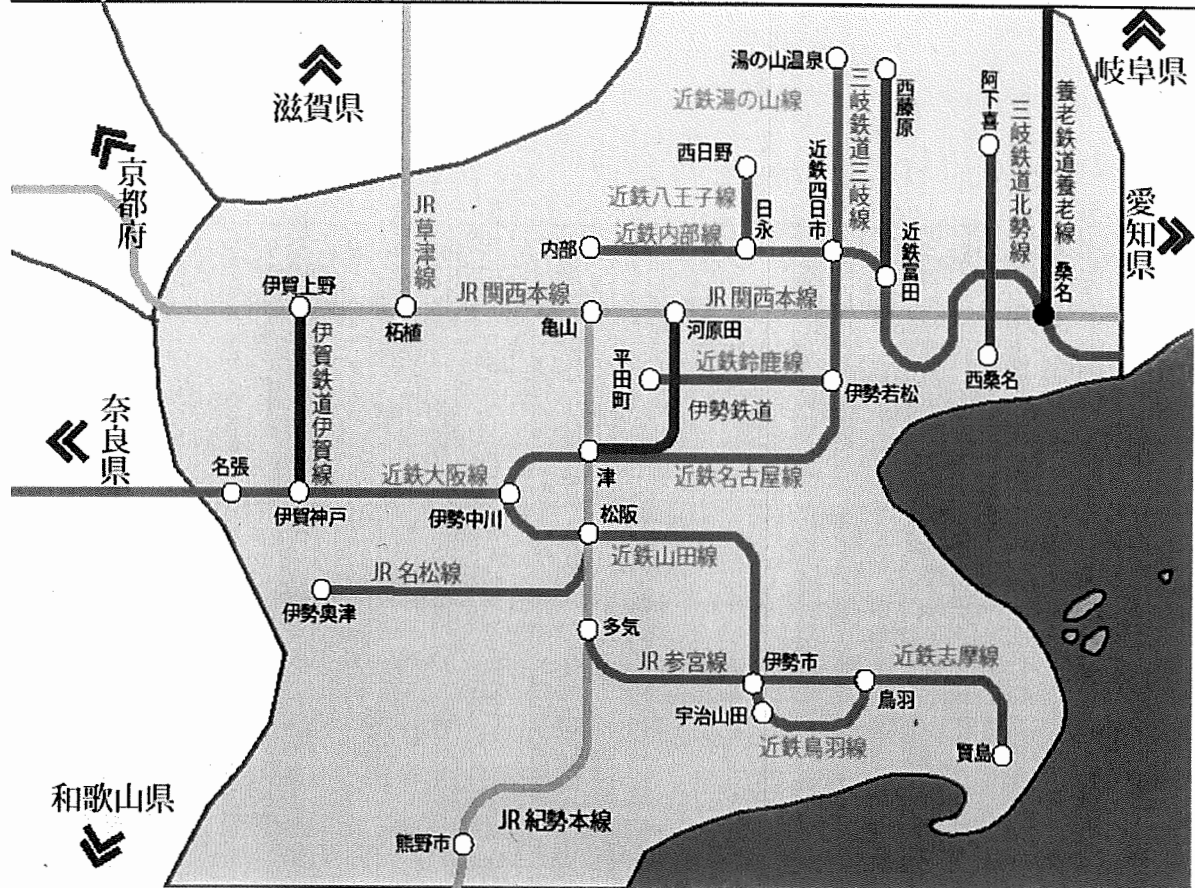


資料: 鉄道各社

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。

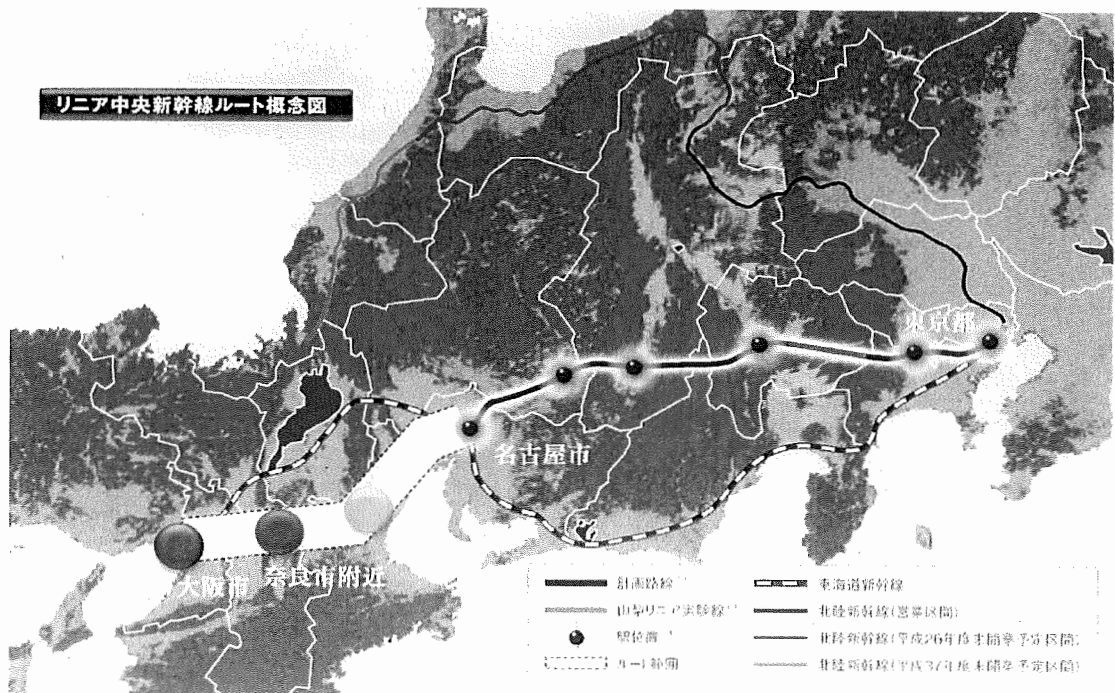


■ 県内鉄道路線図



(平成26年8月1日時点)

リニア中央新幹線ルート概念図



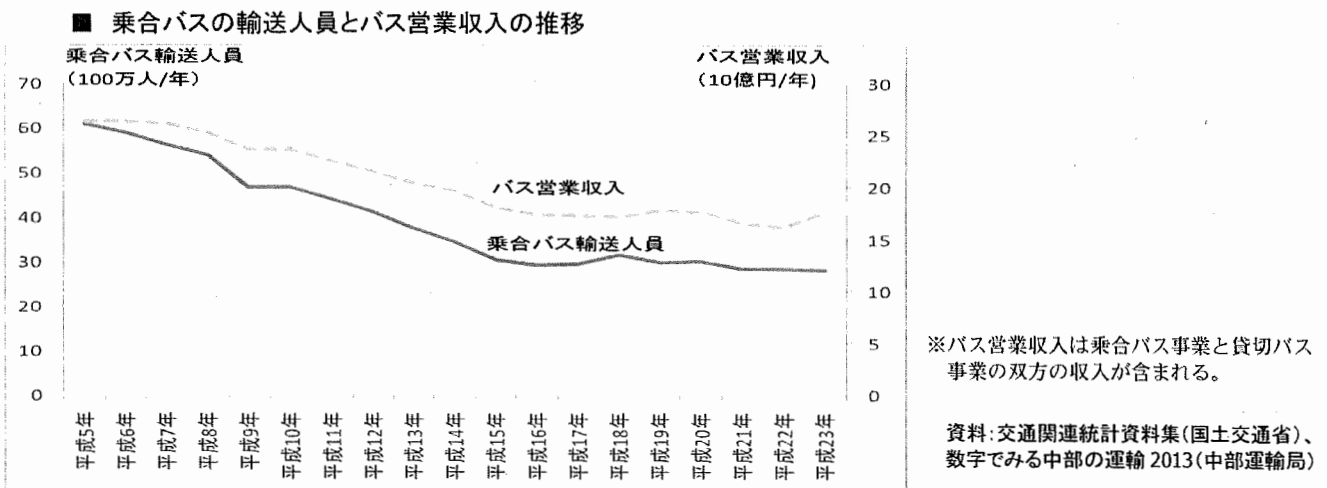
※1 東京圏-名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(東京駅-名古屋市間)用地野備計画案書」(平成25年9月20日現在)を基に作成。  
 ※2 名古屋市-大阪市間のルート計画及び主要な駅位置は、国土交通省「国土交通省中部新幹線小委員会」(平成27年5月)資料を基に作成。

【出典：リニア中央新幹線建設促進同盟会ハンフレットを一部加工】

### (3) バス

#### ◆路線バス

県内の乗合バスは、三重交通および関連会社が県内29市町中3町（木曾岬町、朝日町、川越町）を除く市町で、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。乗合バスの輸送人員も、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います。事業者の乗合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。また、県内を発着する高速バスは、桑名市、四日市市、伊賀市、尾鷲市、熊野市等と名古屋を結ぶ路線のほか、関西（京都、大阪）、四国（徳島、高松、高知、松山）、関東（東京、横浜等）方面への高速バス路線が開設されています。なお、近年の紀勢自動車道等の整備より東紀州地域から名古屋を結ぶ路線の利便性が向上しています。



#### ◆コミュニティバス等

自治体やNPO等により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、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。料金無料の福祉バスは、2市3町で合計26路線が運行されています。また、財政負担の軽減や地域ニーズに合わせ、路線定期型交通に替えて予約型の運行形態の輸送サービスであるデマンド型交通を導入している路線もあります。

■コミュニティバスの運行状況(平成25年10月1日現在) ■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	自治体名	運行路線数
津市	30	木曾岬町	1
四日市市	1	東員町	2
伊勢市	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
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	7	御浜町	2
志摩市	3	紀宝町	3
伊賀市	19		
市計	129	町計	38

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

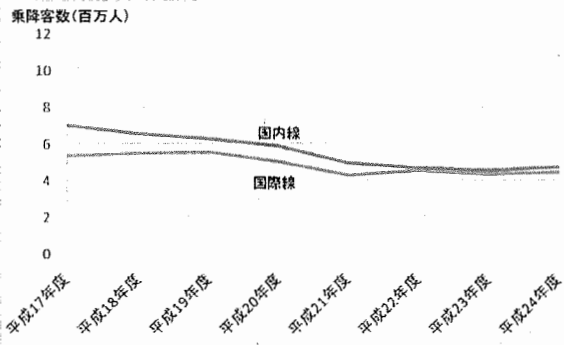
資料:中部運輸局自動車交通部調べ※1:うち1路線は伊勢市と玉城町の共同運行※2:うち2路線は熊野市と御浜町の共同運行資料  
※コミュニティバスに分類されるもの:

#### (4) 航空

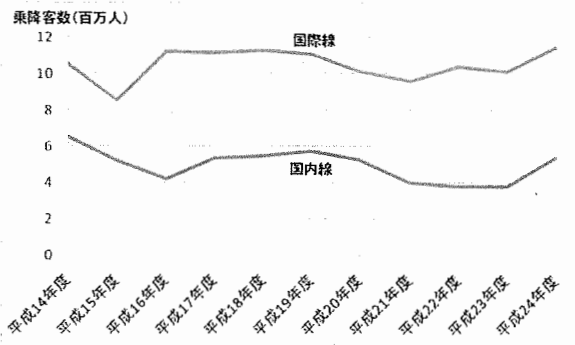
三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市、四日市市、亀山市、松阪市および伊勢市から高速バスが運行されており、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）から高速船が運航されています。

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乗降客数が増加傾向に転じています。

#### ■ 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》

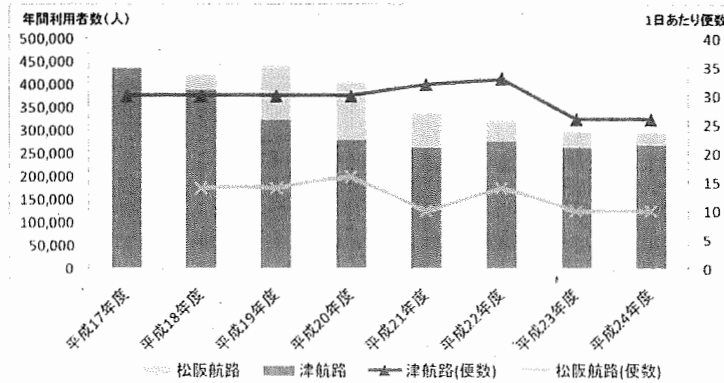


#### 《関西国際空港》



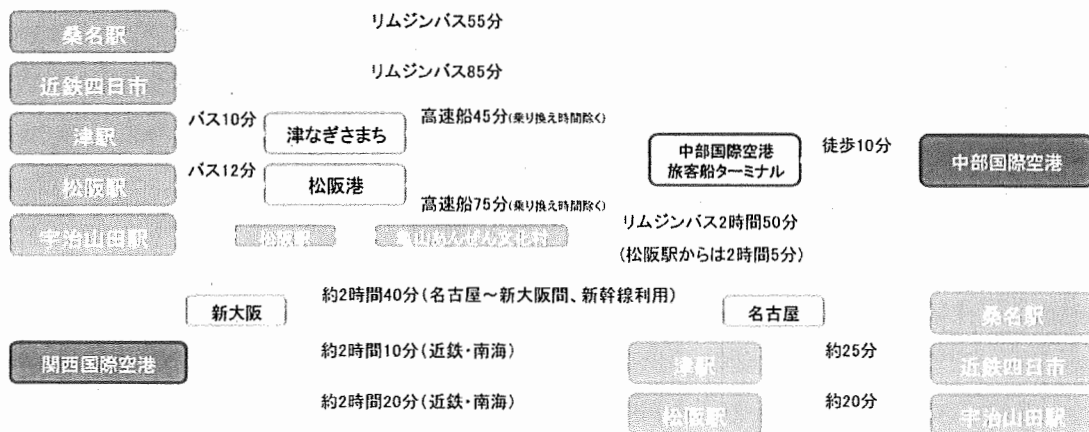
資料：中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

#### ■ 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



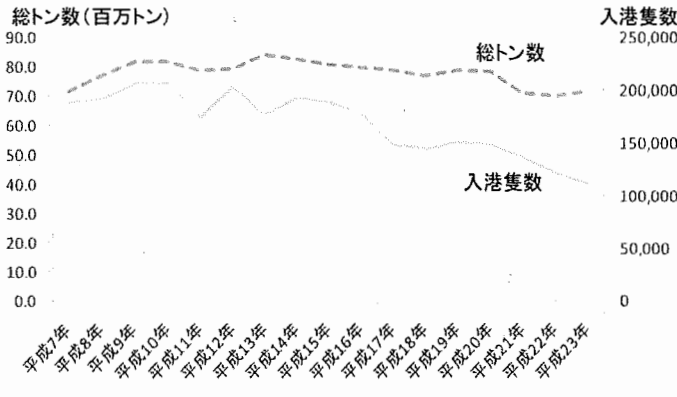
資料：三重交通ホームページ、津エアポートラインホームページ、Yahoo!JAPAN 路線情報

(5) 船舶

◆ 船舶の動き

県内に入港する船舶の隻数は近年減少傾向にあります。船舶の総トン数は概ね 7,000 万トンから 8,000 万トンの間で推移しています。その内四日市港が占める割合は、平成 23 年度の県全体の総トン数 7,130 万トン中 5,780 万トンで県内全体の 8 割以上となっています。

四日市港の外航および内航の入港船舶合計総トン数は世界同時不況の影響で平成 21 年に減少しましたが、その後増加傾向に転じています。また四日市港のコンテナ定期航路は韓国、中国、東南アジアの各都市を結ぶ 19 の定期航路が開設されています。

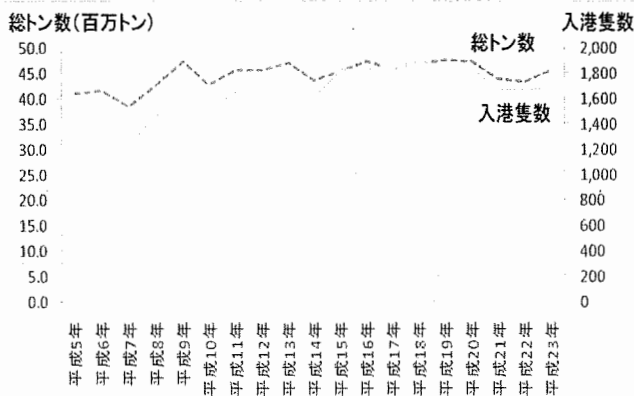


■ 県内への入港船舶隻数および総トン数の推移

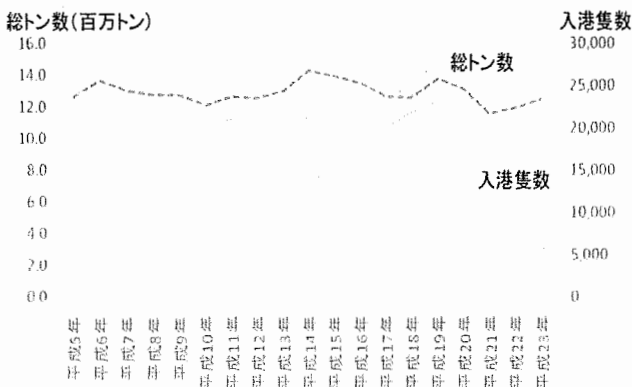
※対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鶴殿港の合計

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》

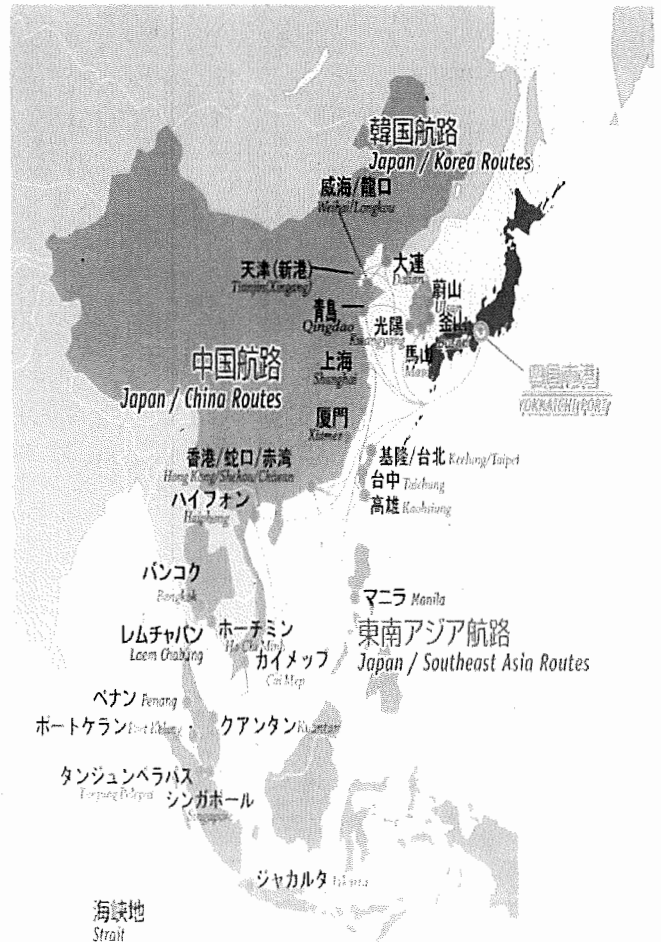


《内航》



資料：三重県統計書(各年版)

■ 四日市港コンテナ定期航路網(平成 26 年 7 月 1 日時点)



出典：四日市港管理組合 HP

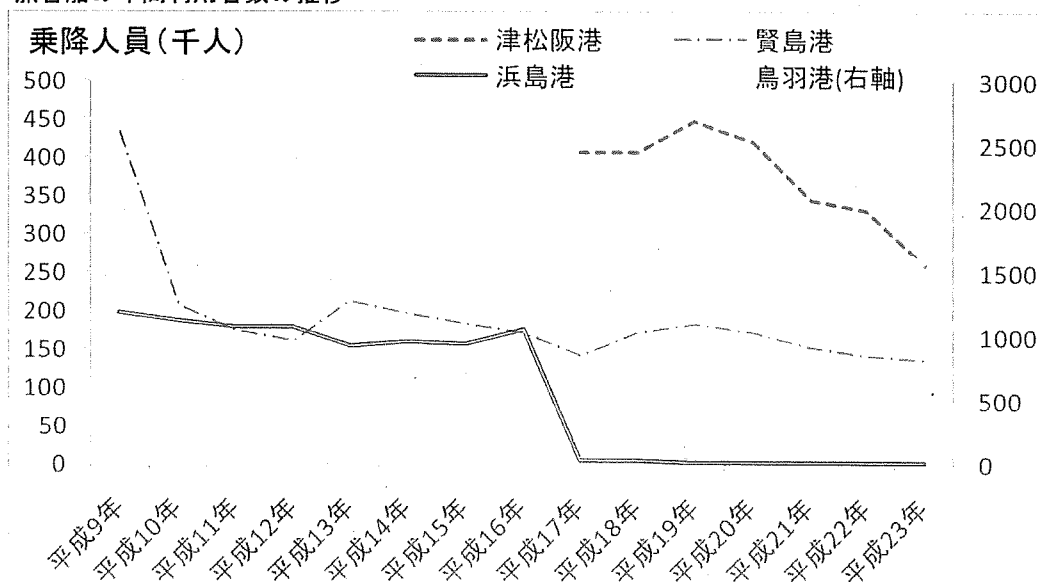
## ◆ 旅客定期航路

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	

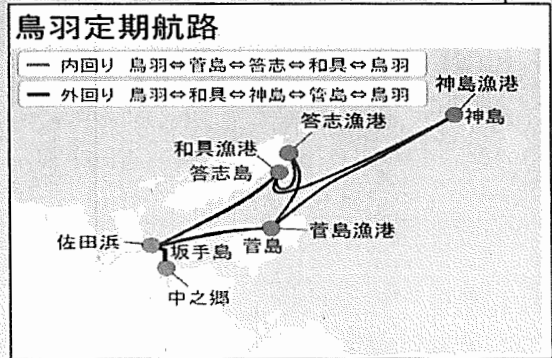
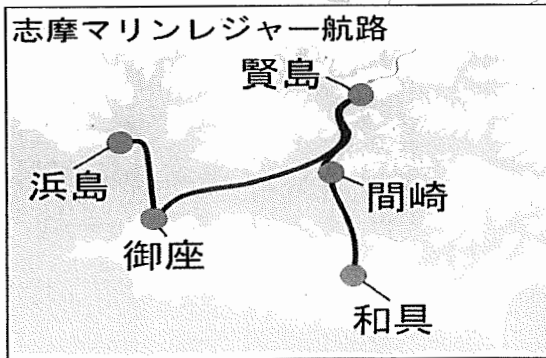
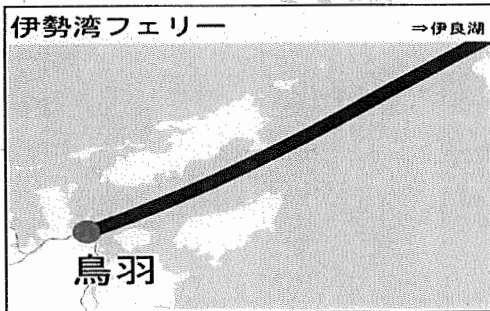
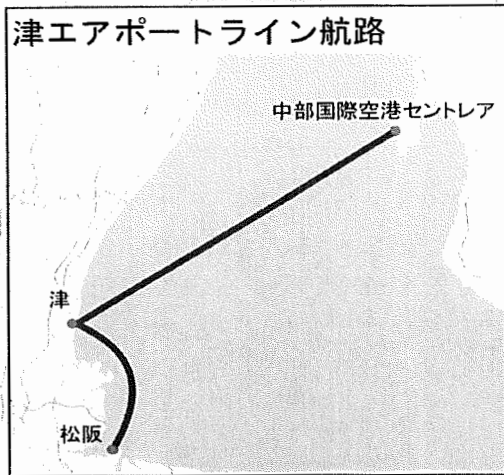
### ■ 旅客船の年間利用者数の推移



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)

※年間利用者数は乗込人員および上陸人員の合計

■ 旅客船航路図



(平成 26 年 4 月 1 日時点)

出所表示「2006 三重県共有デジタル地図 (数値地形図 50000) 三重県市町総合事務組合 (承認番号 三総合地第 82 号)」

## (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（段差解消）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25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<sup>3</sup>の移動等円滑化基準<sup>4</sup>に適合したバスの導入比率は、平成25年度末時点で42.7%となっており、全国で15番目に高い導入比率となっています。

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番目に低い導入比率となっています。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比率が高いほか、特にノンステップバスについては、いずれの府県の導入比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)

<sup>3</sup> 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

<sup>4</sup> 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。

## 交通に関わ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。県内では伊勢市等において、観光分野等で活用されています。

### ◆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。

### ◆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。県内では、JR、近鉄の一部路線駅で使用が可能となっています。

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

電化区間では架線集電、非電化区間では蓄電池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、海外での導入事例があるほか日本でも平成 26 年（2014 年）3 月から JR 烏山線（栃木県）で運行開始されています。