

第2章 三重県の交通課題

三重県の交通の現状や交通に関する近年の動向をふまえ、三重県の交通課題を示します。

2-1 県民の日常生活を支える交通に対する課題

(1) 地域ぐるみでの生活交通の維持

人口減少やモーターゼーションの進展等により廃止された乗合バスの代替手段や公共交通不便地域における移動手段のため、行政はコミュニティバスを運行するほか、利用者の少ない乗合バスの維持や鉄道施設の維持管理等を目的に補助金等による支援などを行っていますが、その財政負担にも限界があります。また、バス運転者をはじめ、公共交通を支える人材の不足が深刻な状況となっています。今後は行政に加え県民や事業者が参画し、相互に情報共有しつつ、適切な役割分担を果たすことにより、地域公共交通を維持・確保していく必要があります。

(2) 観光地および施設周辺での局地的な渋滞の解消

県内には全国的にも集客力の高い観光地が数多くあり、また鉄道網や幹線道路網により各地と結ばれていますが、年末年始やゴールデンウィーク、さらには大規模イベントが実施される際には観光地やイベント施設周辺で渋滞が発生しており、来訪客の快適な移動や近隣住民の日常生活に支障が生じています。今後は、渋滞情報の周知、パークアンドライドの推進、公共交通機関の積極的な活用など交通需要マネジメントにより、局地的な渋滞の解消を図っていく必要があります。

(3) 県民の健康を育む交通の実現

高齢者をはじめ県民全体が元気に生活していくためには、移動時に自らの身体を動かすことにより、健康を維持していくという視点も重要であり、ロコモティブシンドロームの予防にも役立つものと期待されます。県民の健康を育むためにも、過度な自家用車依存状態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に転換することが重要です。

(4) 県内道路の整備

県内では国道1号、国道23号などの幹線道路を中心に慢性的な渋滞が発生しており、日常生活等に影響を与えています。また、全国的に見て道路の改良率は低く、特に山間地域では、未整備区間が多いことから緊急車両の通行に支障が生じたり、医療施設への移動に時間を要したりするなどの課題を抱える道路が多く残っています。

(5) 環境にやさしい交通の実現

県内における旅客交通の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、木曽岬町、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おり、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。

2-2 交流や経済活動を支える交通に対する課題

（1）地域間交通ネットワークの機能の確保

県内は主要都市が広く分散しており、各都市間は鉄道（JR、近鉄など）や幹線道路等で結ばれています。

県内外との交流・連携、地域づくりや産業振興等を進めていくためには、県民の皆さんがスムーズに移動できる交通基盤の整備や維持が重要であり、地域間を結ぶ高規格幹線道路等の整備を進めるとともに、鉄道路線の維持確保や乗継・乗換利便性の向上を図っていく必要があります。

（2）広域交通結節点へのアクセス交通の確保、空港の機能強化

県外地域とのアクセスにおいて、名古屋駅、京阪神の主要駅や中部国際空港、関西国際空港など他府県の広域交通結節点を利用するケースが多くなります。県内での観光・交流や経済活動等を強化するためには、広域交通結節点へのアクセス交通の維持確保や空港の機能強化が求められます。

また、リニア中央新幹線については、JR東海の計画では名古屋・大阪間の開業が東京・名古屋間に比べ18年遅れる予定としているため、東京・大阪間の早期全線整備や県内駅の早期決定に向けた取組を強化する必要があります。

なお、リニア県内駅は、新たな広域交通結節点となり、県外とのアクセス性が飛躍的に高まることが予想されることから、リニア県内駅と県内各地域間における移動の利便性向上を図るため、鉄道やバスなど各交通機関相互のダイヤ接続や、継ぎ目の少ない乗継・乗換、わかりやすい案内など、来訪客を円滑に目的地へ誘導するためのアクセス機能を整備することが必要です。

（3）ミッシングリンクやボトルネックの解消

県内では、高規格幹線道路の延伸が進んでいますが、未整備区間や未事業化区間が存在するなど道路整備は道半ばにあり、ミッシングリンク解消が求められています。

また、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などから交通渋滞が日常的に発生し、産業や観光の振興など経済活動に支障をきたしています。このため、地域のさらなる発展や県内外との交流・連携を促進する新名神高速道路の早期整備による渋滞の解消が求められています。

（4）総合港湾としての四日市港の機能強化

四日市港においては、県内産業だけでなく、日本海側方面をも含む中部圏等の産業を物流面から支えるため、臨港道路霞4号幹線の早期整備等により港湾機能を強化していくとともに、東海環状自動車道（西回り）や新名神高速道路等の早期整備を働きかけることによって周辺道路網の充実を図ることで、総合港湾としての役割をより大きく果たしていくことが求められています。

2-3 安全・安心な交通に対する課題

(1) 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であり、その機能が常時適切に維持されることが、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。

(2) 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・信頼性の確保に向けて、代替性の高い交通ネットワークの形成や、駅、港湾、道の駅などの施設における防災機能の強化が求められます。

(3) 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、さらには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が求められています。

(4) 交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震性の向上

高度成長期以降に集中的に整備された道路、鉄道、港湾等の交通基盤施設の老朽化が進む中、利用者の安全・安心を確保するため、計画的な更新、修繕、長寿命化、耐震性の向上などに取り組む必要があります。

(5) 円滑に移動可能な交通の実現

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の交通弱者と呼ばれる方々が支障なく移動でき、さらには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求められています。

2-4 次世代を支える交通に対する課題

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

超小型モビリティの普及や自動運転技術の実用化により、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、人々の移動が今後大きく変わってくると思われます。また、交通 IC カードや携帯情報端末機器のさらなる発達や普及などにより、公共交通の利便性が向上するとともに、移動方法も変化す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のあり方を検討する必要があります。

第3章 基本理念

三重県では自家用車への依存が進んでおり、車社会の進展による公共交通の衰退に伴い交通不便地域、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。

今後は、地域における生命線とも言える生活交通の維持・確保、さらにはユニバーサルデザインの推進などによる円滑な移動の確保をめざしていくことが重要といえます。これらを実現することにより、県民の誰もが生活することの充実や幸せ実感を得ることができ、生きがいを持ちながら定住できるようになっていきます。

一方、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などの観点においては、自家用車への過度な依存状況から目的や場所・人数、天候など状況に応じて徒歩、自転車、公共交通など、賢く使い分けができる社会への転換が求められています。

広域的な交通に対する展望としては、高規格幹線道路を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上などにより、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、多様な交流・連携や産業経済活動の活性化が見込まれます。

安全性の観点においては、東日本大震災での報道を通じ、災害に伴う交通遮断に対する不安が増しており、南海トラフ地震に対する危機管理意識が高まっています。今後は、災害に対する交通の頑健性や代替性を強化し、安全で災害に強い交通基盤の形成をより一層進めるとともに、救急医療活動や県民の経済活動、日常生活の維持・確保を持続的に支えられる交通社会の構築が重要です。

また、人や物が快適かつ効果的に移動するための速達性、利便性および結節性等の視点においては、道路、鉄道、バス路線、空路、航路といった交通手段が持つそれぞれのネットワークが有機的かつ補完性を持って連携することが重要であるとともに、歩行や自転車、さらには次世代を支える新しいモビリティなども含めた総合的な交通ネットワークの構築が求められます。

このような社会背景や将来への展望等をふまえ、基本理念を次のとおり定めるとともに、さまざまな課題解決に向け、国、県、市町、県民、交通事業者等が各々の役割を分担しながら施策を推進していきます。

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

第4章 基本方針

第3章の基本理念のもと、第2章の課題を解決していくための基本的な取組の方針を示します。

※ … 関連する第2章課題番号を示します。

4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

いつまでも住み続けられる地域であるために、県民、事業者、行政など全ての主体が地域の鉄道やバス、航路を中心とした生活交通の必要性和重要性を相互に情報共有しながら理解し、みんながいっしょになって地域における公共交通の維持・確保や福祉、観光政策などの交通施策との横断的な連携に取り組みます。

また、公共交通を支える多様な分野における人材の確保や育成に努めます。

2-1(1)

「ハード整備」と「ソフト施策」を適切に組み合わせながら交通基盤の整備を進めるとともに、県民、事業者、行政など全ての主体がモビリティ・マネジメントの必要性や重要性を理解していきます。

自家用車への過度な依存からの脱却を目的に、渋滞解消や環境、健康の観点からも公共交通や徒歩、自転車の有用性を理解していくとともに、それぞれの交通手段を移動の選択肢として再認識した上で、時間帯や目的地、人数、天候や荷物の有無など、状況に応じて適切に使い分けできる交通行動を促していきます。

2-1(2)・(3)・(5)

県民、事業者、行政などすべての主体が連携して、地域のコミュニティ活動や、県内の豊かな観光資源を生かした活動、多様な産業活動などさまざまなまちづくり活動と連動した交通政策を推進します。また、まちづくり活動とともにこれからの人口減少、高齢社会を見据えた将来的な土地利用とも連動した交通政策を進めます。

2-1(1)

道路の整備等を進め、徒歩、自転車、二輪車、自家用車、バスなど道路交通による県民の日常生活（通勤・通学、買い物、通院等）におけるさまざまな移動を快適で円滑にします。

2-1(4)

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、ソフト施策を通して自転車の積極的な活用を図ります。

2-1(3)・(5)

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

県内外における円滑な都市間移動の実現による多様な交流・連携や経済活動の活性化に向け、地域間を結ぶ鉄道線やバス路線、航路など公共交通網の利便性向上、円滑化を進めるとともに、高規格幹線道路等の整備を進め、地域間における交通ネットワーク機能を高めます。

2-2 (1)

リニア中央新幹線については、東京・大阪間の早期全線整備や県内駅の早期決定に向けた取組を強化し、三重・奈良ルート of 早期実現や便益が県全体に広がるような駅位置の早期確定をめざします。

2-2 (2)

公共交通機関を利用して遠距離移動する場合の広域交通結節点となる名古屋駅、京阪神の主要駅や中部国際空港、関西国際空港までのアクセス機能（鉄道・バス・高速船）の強化を図ります。特にリニア中央新幹線における名古屋駅への円滑なアクセスおよび乗り継ぎ機能は重要となるとともに、リニア県内駅は広域交通の重要な結節点となるので、県内各地域からのアクセス機能を検討します。

また、空港施設の機能を強化し、既設路線の増便、新規路線の開設とともにインバウンド旅客の増加をめざします。

2-2 (2)

リニア中央新幹線の整備により国内外から当県へのアクセス利便性が飛躍的に高まることが予測され、次期式年遷宮（平成45年）においてはさらに多くの観光客が訪れるものと期待されます。県内の交通結節拠点と観光地間、および相互の観光地間における移動が容易となるように、各交通機関の接続時間の向上、継ぎ目の少ない乗継・乗換、わかりやすい案内表示、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により、観光客を時間的にも心理的にも、円滑に目的地へ案内できるようにします。

2-2 (2)

高規格幹線道路のミッシングリンクやボトルネックの解消による円滑な移動の確保を図ります。

2-2 (3)

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を促進します。

2-2 (4)

4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

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ることをふまえ、県内の交通事故多発箇所における安全対策や交通規制などを進めるとともに、交通ルールに対する教育や、公共交通機関の活用による高齢者の自動車運転免許証返納の推進など、交通安全対策の推進を図ります。

2-3 (1)

大規模地震をはじめとするさまざまな災害発生時における交通の安全性や信頼性確保のために、代替性が高く強靱な交通ネットワークの形成や、駅、港湾、道の駅などの施設における防災機能の強化を図ります。

2-3 (2)

災害時における地域の孤立を防ぐとともに、救助、救援、復旧・復興ならびに救急医療活動を迅速かつ円滑に実施できるよう、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路が一体となった道路網の整備を進めるとともに未事業化区間の早期事業化を図ります。

2-3 (3)

施設の老朽化により道路・鉄道・港湾等の交通基盤にかかる維持管理コストが増大していくなか、移動の安全性や利便性を確保するため、更新、修繕、長寿命化、耐震性の向上など計画的な維持管理を図ります。

2-3 (4)

公共交通施設のバリアフリー化などユニバーサルデザインを推進し、すべての人にわかりやすく、円滑に移動できる交通の実現を図ります。

2-3 (5)

4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備

交通技術や情報通信技術の進展は、快適で利便性が高く、かつ環境にもやさしい人や物の移動という視点において、大いに期待されるとともに、交通基盤を変えてしまう可能性があります。現在進められている交通分野における新しい技術の動向を見据えて、将来における移動のあり方を検討していきます。

2-4

施策の推進について

交通に関する施策の推進は、まちづくりやその他の多様な観点をふまえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、県、市町、交通事業者、県民その他の多様な分野の関係者が連携し、および協働しつつ、実施していきます。

1 県・市町の役割

県・市町は、交通に関し、国との適切な役割分担をふまえて、それぞれが所管する行政区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定するとともに、実施します。

県は県域全体あるいは、県域を越えて影響を及ぼすものについて主体的に担い、市町は自らの行政区域に影響を及ぼすものについて主体的に担います。

2 交通事業者の役割

交通事業者は、交通に関する施策の実施に重要な役割を有していることから、安全安心で信頼性の高い輸送、地域や利用者のニーズや環境への配慮、高齢社会の到来等への対応といった社会的な要請を踏まえた交通サービスを担い続けるよう努めるとともに、県や市町が実施する交通に関する施策への協力・参画、事業者間の円滑な連携が求められます。

3 県民の役割

県民は、交通に関する施策についての理解を深め、その実施に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、特に地域公共交通を維持・確保していくためには、県民一人ひとりが地域公共交通を支える主体者であることを認識していくことが大切です。

5-1 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

4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

※ ……関連する第4章基本方針を示します。(以下同様)

今後本格化する人口減少社会において地域社会の活力を維持していくためには、地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他さまざまな活動のためのお出かけを容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ることが重要であると言われています。そのためにも、集約型都市（コンパクトなまちづくり）の実現により市街地等の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図るとともに、諸機能（医療機関、商業施設、文化施設等）を集約した拠点間、あるいは拠点と居住エリア間を結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築し、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供していきます。

また、鉄道をはじめとする既存の地域公共交通については、県民、事業者、行政などが相互に情報共有しながら、沿線居住者等の利用を高めるなどによりその維持・確保を図るほか、地域の実情に応じた移動手段を確保します。

さらに、地域公共交通の充実や連携等により、観光旅客等の来訪者に対する利便性や回遊性の向上を図ります。

施策①：鉄道をはじめとする地域公共交通の維持・確保、乗継・乗換利便性の向上

施策②：諸機能（医療機関、商業施設、文化施設等）を集約した拠点間や拠点と住居間を結ぶ地域公共交通ネットワークの再構築

施策③：公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

施策④：交通事業の運行・経営状況や優良事例等の情報収集・共有などによる地域公共交通沿線居住者の利用促進

5-1 ② モビリティ・マネジメントの推進

4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

モビリティ・マネジメントは、持続的なまちづくりに向けて、公共交通の現状や必要性について学ぶとともに、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。将来の地域を担う子どもを対象とした教育に取り入れ、「モビリティ・マネジメント力¹」の育成を図っていきます。

また、単独企業によるモビリティ・マネジメントの取組から、複数企業による連携型のモビリティ・マネジメントへと発展していくために、地域におけるモビリティ・マネジメント力を醸成していきます。

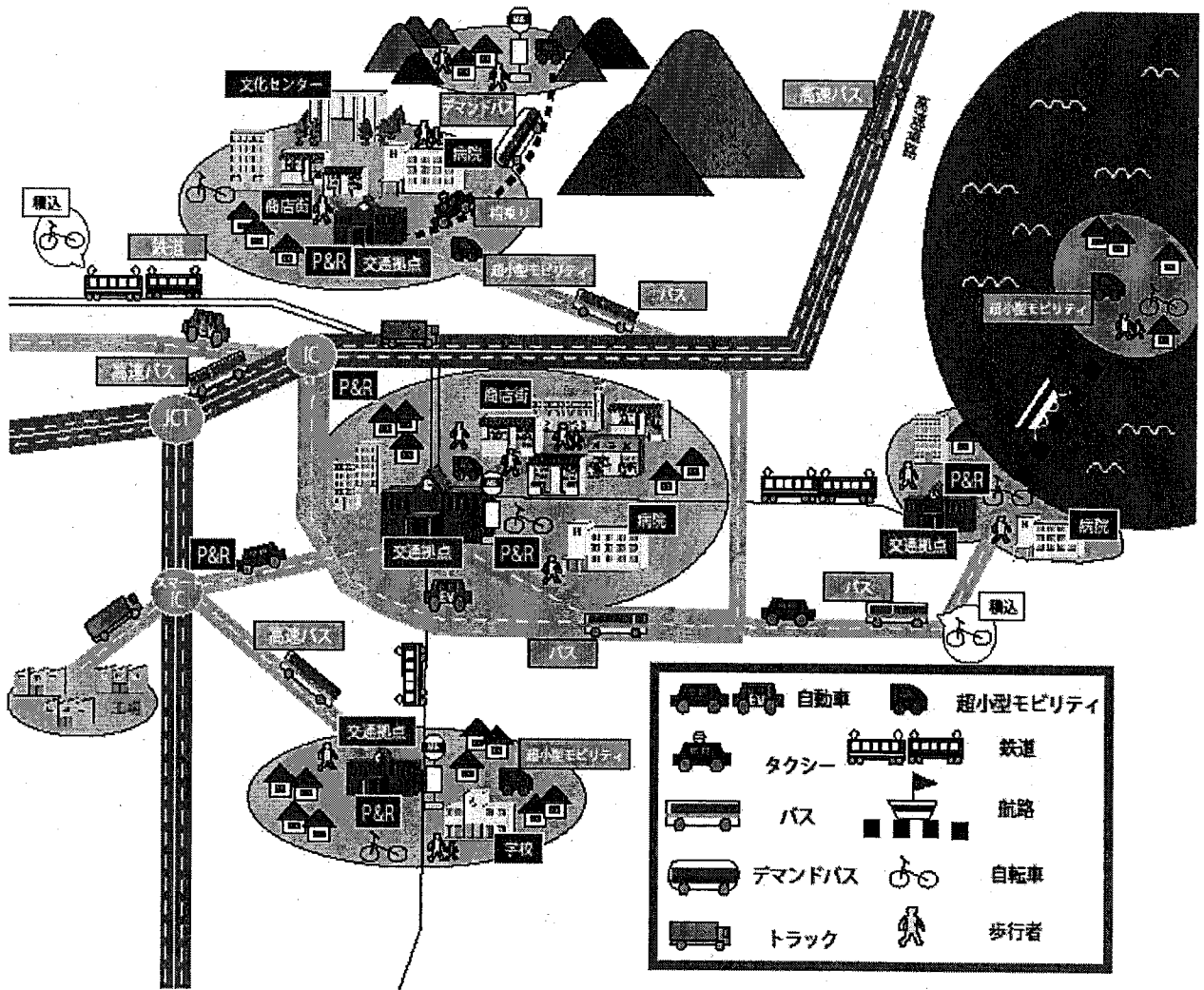
施策①：子どもを対象としたモビリティ・マネジメント教育の導入

施策②：県民ノーマイカー運動の創設・推進

施策③：「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用したモビリティ・マネジメントの推進

¹ モビリティ・マネジメント力とは：「交通に関する知識を習得し、活用しながら、人にも社会、環境にもやさしい移動の在り方を探求し、望ましい交通社会の実現に向けて自発的に働きかける能力」（モビリティ・マネジメント教育 唐木清志、藤井聡 編著参照）

■ 交通拠点および交通ネットワークのイメージ 5-1①関連



5-1 ③ 自転車の積極的な活用

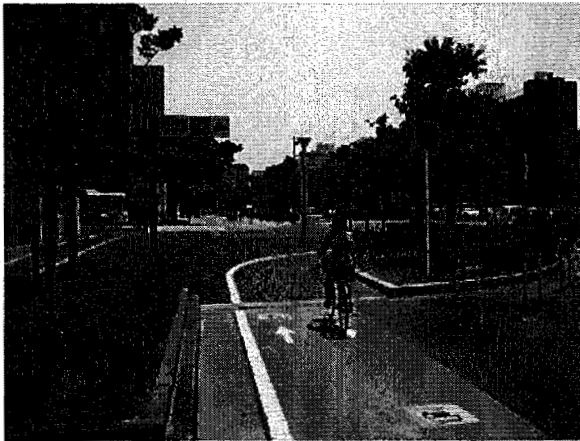
4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

環境にやさしく、健康増進の効果もある自転車について、通勤・通学・余暇などの日常利用のみならず観光面での交通手段としてもその役割を大きくするための環境整備を進めていきます。

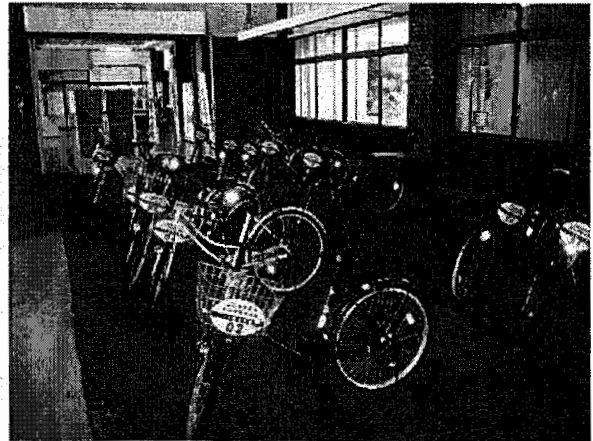
施策①：自転車共存化ルート（自転車専用レーン等）の設定

施策②：生活圏の交通拠点（駅、バス停）や観光地における駐輪場の整備およびレンタル機能併設

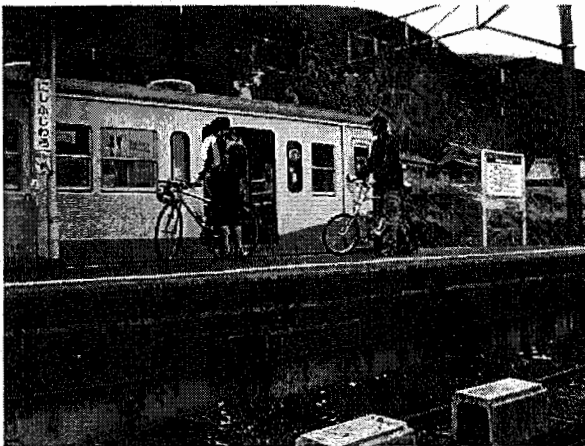
施策③：公共交通（鉄道・バス・航路）等における積載機能の付加によるサイクル&ライド拡大



■自転車専用レーン（四日市市）



■レンタル自転車（JR四日市駅）



■公共交通と自転車積載機能の事例（三岐鉄道三岐線サイクルバス）

自転車で海を越えよう!
「サイクルシップ」

フェリーでつなぐ
渥美半島・伊勢志摩
サイクリング

「時速10キロの景色」
自転車で景色を眺めながら
のんびりとした時間を過ごしてみませんか。






期間 2011年7月1日～9月30日
内容 伊勢湾フェリーの自転車運送サービスを1,000名無料！
マップ 伊勢湾フェリーのそば、正統市役所、高野市役所に設置
お問い合わせ 伊勢湾フェリー（株） TEL 0598-25-2800
高野市役所観光課 TEL 0591-23-2522
高野市観光企業局 TEL 0599-25-1101

■公共交通と自転車を活用した観光周遊の取組事例
（伊勢湾フェリーサイクルシップ）

5-2 ①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

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

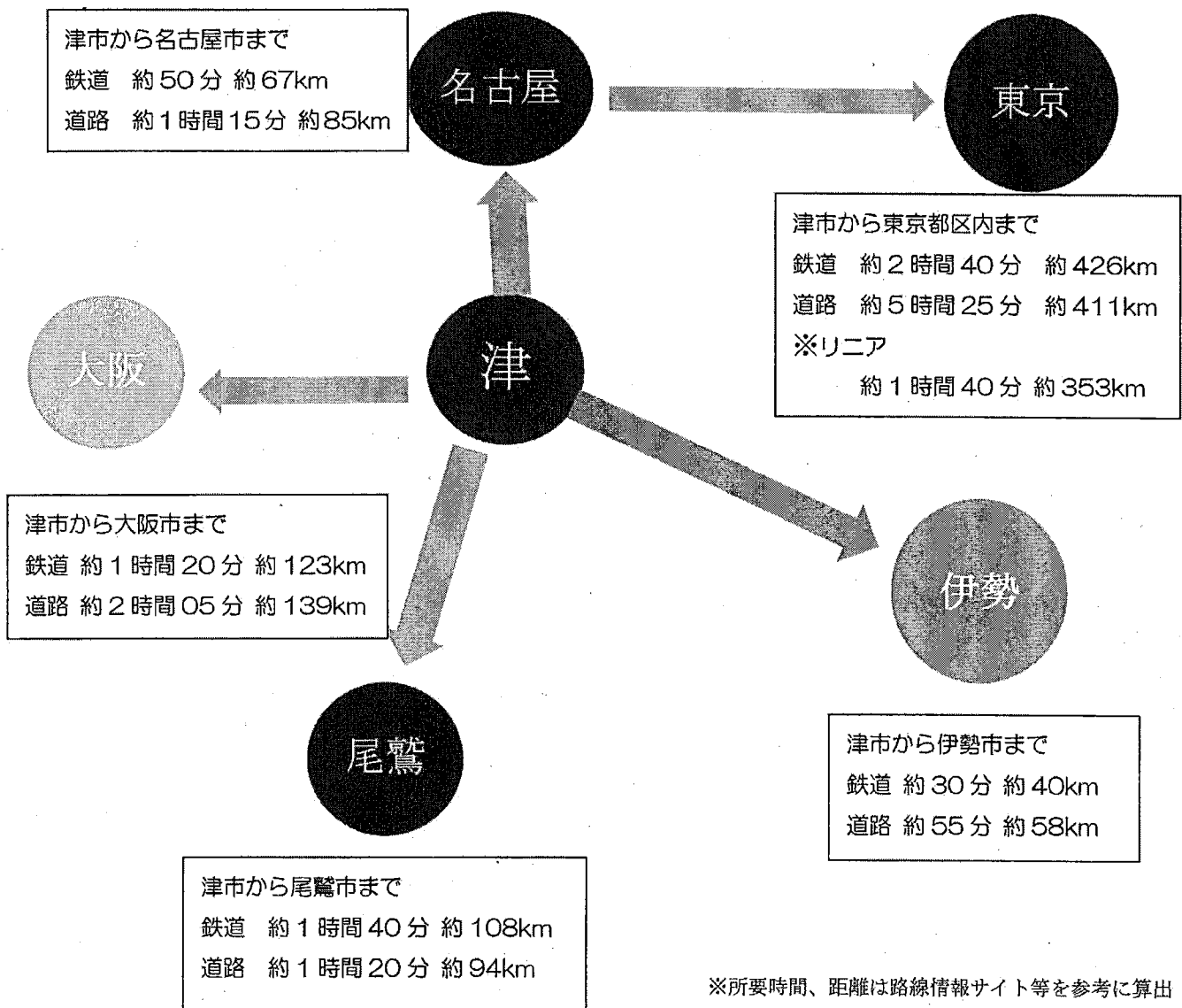
複数の市町を跨ぐ都市間の円滑な移動手段の確保と充実を図るとともに、リダンダンシーの観点から、鉄道、バス、航路による複数の公共交通機関によるネットワーク化を図っていきます。また、広域交通結節点となる名古屋駅、京阪神の主要駅、中部国際空港や関西国際空港等への鉄道、バス、航路による既存ネットワークの維持や充実を図っていきます。

施策①：県内外の高速道路等を活用した広域バスネットワークの充実

施策②：県内外の鉄道ネットワークの円滑な連携の推進

施策③：国際空港等へのアクセスの維持および利便性向上

■津市～各地域ネットワーク時間（平成26年8月1日時点鉄道・高速道路網）



※所要時間、距離は路線情報サイト等を参考に算出

5-2 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

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

平成39年(2027年)に開業を予定しているリニア中央新幹線の東京(品川)～名古屋間の開通に伴い、三重県から首都圏方面への広域交通結節点となる名古屋駅の総合ターミナル機能が拡充されることから、在来鉄道や高速道路による乗換やアクセスの利便性を高めていきます。

また、三重県内で初めての広域交通結節点となるリニア中央新幹線中間駅についても、現時点で位置は決定していませんが、首都圏、中京圏、近畿圏を結ぶ将来の拠点となることから、県内からの在来鉄道・高速道路等による乗換やアクセスの利便性を高めていきます。

- 施策①：名古屋駅における JR 関西本線および近鉄名古屋線とリニア中央新幹線、東海道新幹線との乗換利便性向上
- 施策②：高速道路(伊勢湾岸自動車道、東名阪自動車道経由)からリニア中央新幹線名古屋駅へのアクセス性向上
- 施策③：県内 JR 各線、近鉄線などから、名古屋駅やリニア県内中間駅への乗換利便性向上
- 施策④：高速道路等(新名神高速道路、東名阪自動車道等経由)からリニア県内中間駅へのアクセス性向上
- 施策⑤：リニア中央新幹線の開通に伴う観光誘客の促進に向けた交通ネットワークの検討

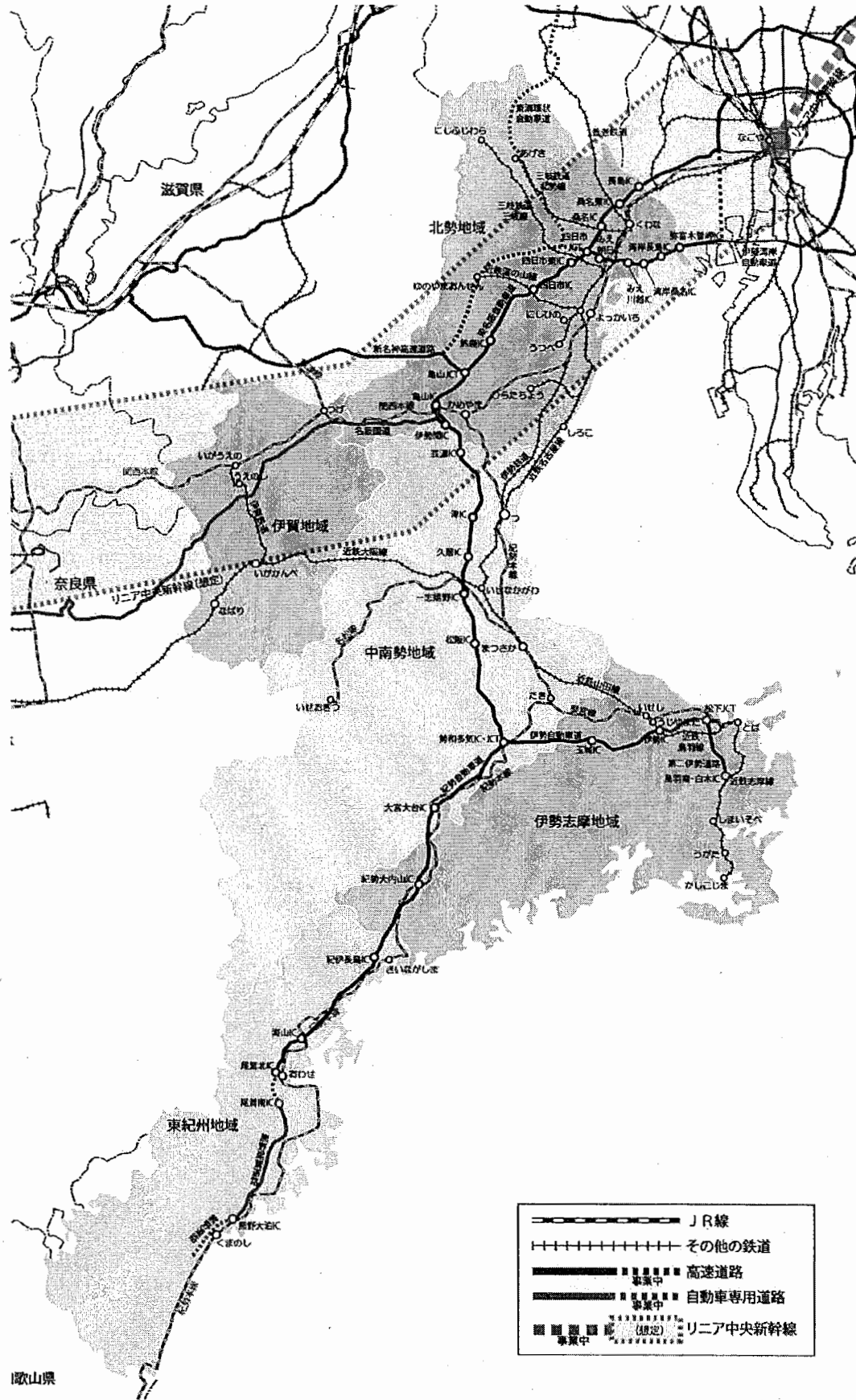
■リニア中央新幹線ルートと広域圏交通ネットワーク



■リニア中央新幹線試験走行の様子



■リニア中央新幹線ルートと県内主要道路および鉄道のアクセス



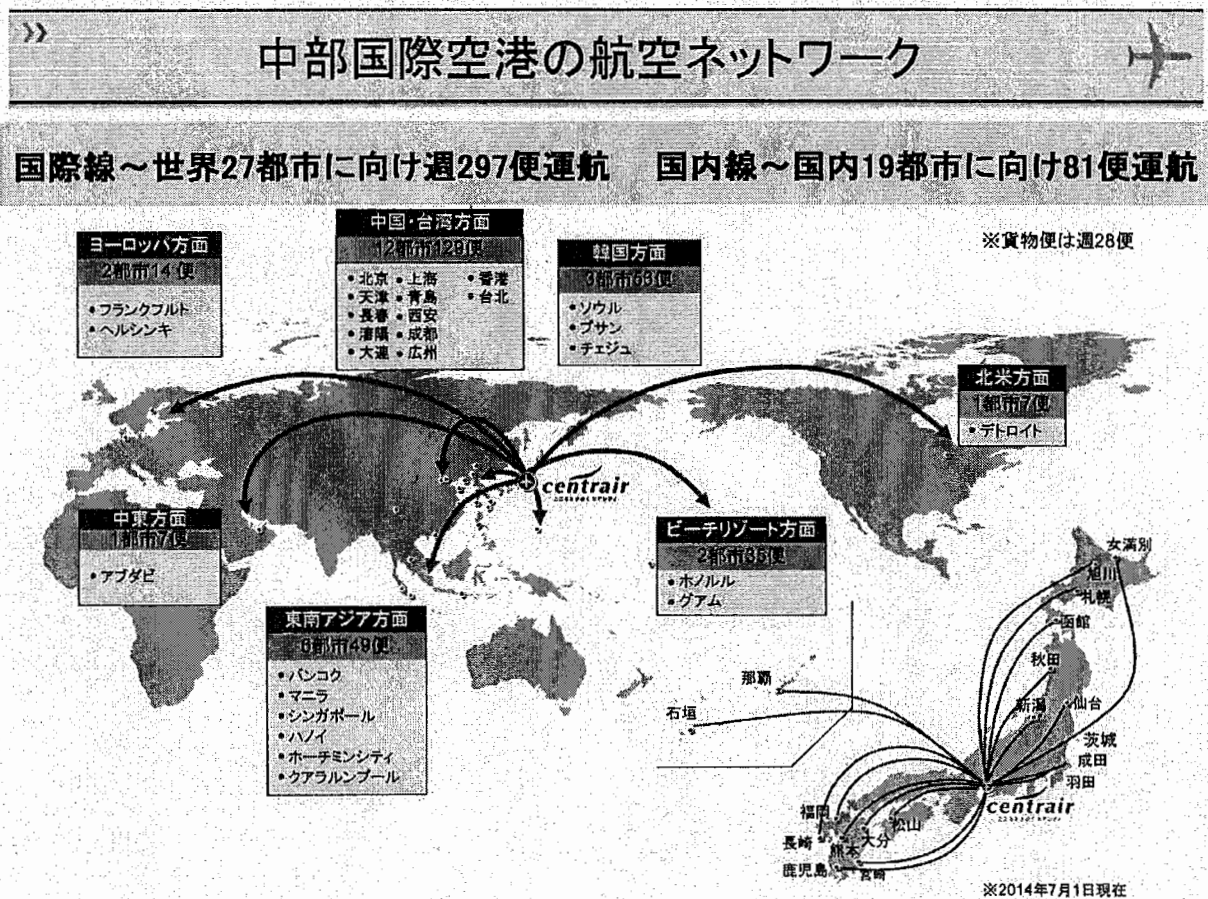
リニア中央新幹線想定ルート ※交通政策審議会中央新幹線小委員会答申（平成23年5月）参考資料を基に作成

5-2 ③空港の機能強化

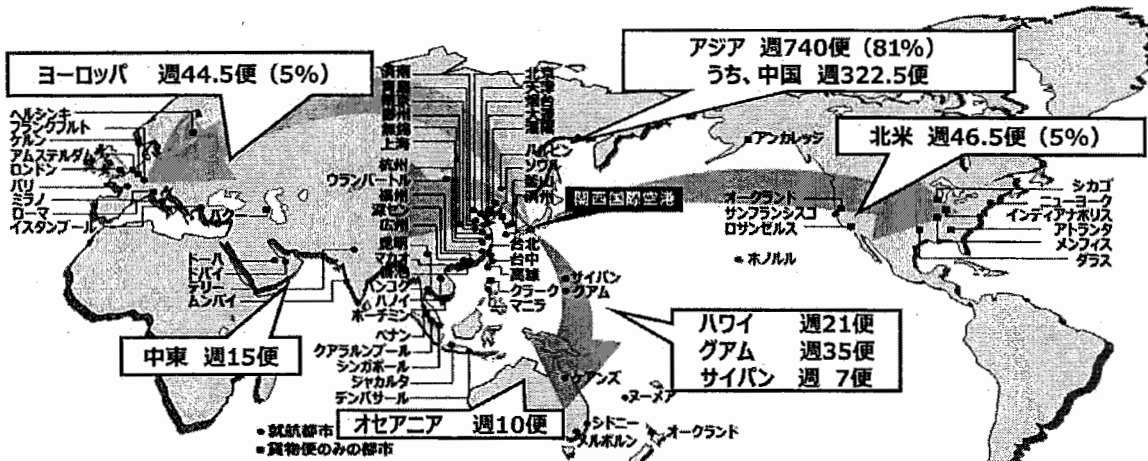
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

空路による国内外との広域交通結節点である中部国際空港や関西国際空港の施設機能強化や、それに伴う既設路線の増便およびLCCを含む新規路線の開設により、観光や物流などの経済の活性化を図るとともに、国際ゲートウェイとしての役割を果たす身近な空港として活用を図ります。

- 施策①：完全24時間運用に向けた複数滑走路の整備推進
- 施策②：LCC就航増加に伴うターミナル施設、乗継施設の強化
- 施策③：新規就航路線の開設促進



関西国際空港の国際線ネットワーク



	旅客便	貨物便	合計
就航会社数	55	17	65
就航国(地域)数	22	19	25
就航都市数	53	40	68
就航便数(便/週)	767	152	919

※夏期スケジュールピーク時(8月)の計画。

就航国<地域>

アメリカ、<グアム・サイパン>、イギリス、ドイツ、オランダ、フランス、イタリア、フィンランド、アゼルバイジャン、トルコ、UAE、カタール、韓国、中国、<台湾>、モンゴル、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

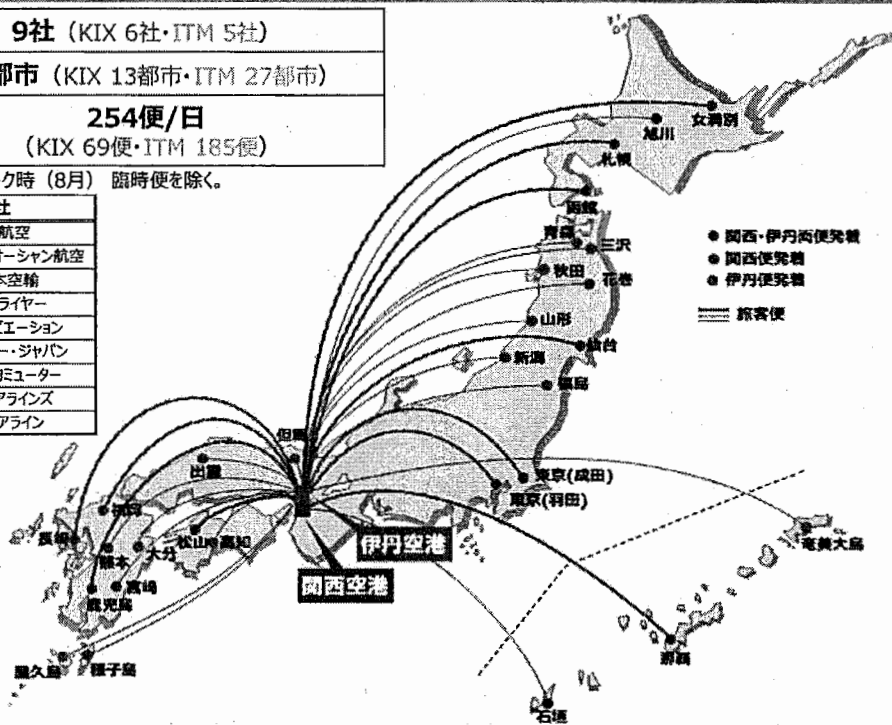
関西国際空港と大阪国際空港の国内線ネットワーク



航空会社数	9社 (KIX 6社・ITM 5社)
就航都市数	29都市 (KIX 13都市・ITM 27都市)
就航便数	254便/日 (KIX 69便・ITM 185便)

※2014年夏期スケジュールピーク時(8月) 臨時便を除く。

KIX	ITM	航空会社
★	★	JAL 日本航空
★		JTA 日本トランスオーシャン航空
★	★	ANA 全日本空輸
★		SFJ スターフライヤー
★		APJ ピーチ・エアージェン
★		JJP ジェットスター・ジャパン
	★	JAC 日本エアコミューター
	★	IBX IBEXエアラインズ
	★	AHX 天草エアライン



5-2 ④総合港湾としての四日市港の機能強化

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たし、多くの荷主企業から信頼され、どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心な港をつくっていきます。

施策①：コンテナ貨物への対応と機能の充実・強化

施策②：バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

■現行港湾計画における霞ヶ浦地区北埠頭完成イメージ図



■臨港道路 霞4号幹線についての取組

臨港道路霞4号幹線の整備促進により臨港交通体系の充実を図るとともに、新名神、東海環状自動車道、四日市インターアクセス道路などの背後高規格道路網の整備促進を働きかけることによって、四日市港と背後圏域とのアクセス向上と周辺道路の渋滞解消に努めます。



5-3 ①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

4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

自然災害や南海トラフ地震等の災害に強い交通基盤施設の整備を進めていきます。特に津波による被害に対して、迅速な復旧ができるような交通基盤施設の整備や強化を進めていきます。

施策①：山側と海側で連携し支え合う道路の整備や既存交通ルート of 強靱化

施策②：鉄道や港湾施設等の強靱化

5-3 ②交通基盤施設の維持管理

4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

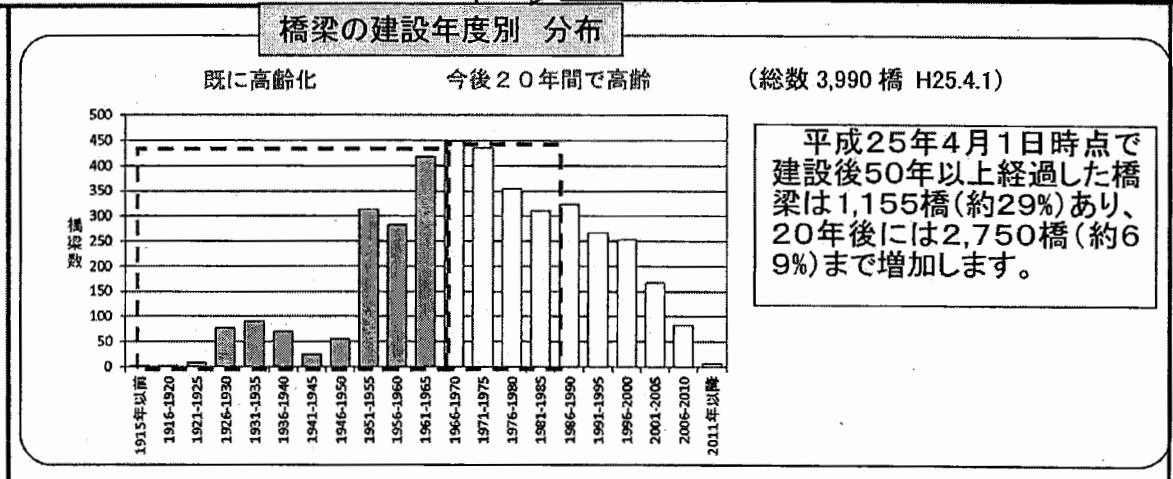
道路、鉄道、港湾等、交通基盤施設の老朽化に伴う事故等の防止のための施設の維持管理を計画に進めていきます。

施策：道路、鉄道、港湾等交通基盤施設の計画的な維持管理

■三重県内の道路の橋梁の状況

高齢化が進む三重県の道路インフラ

計画的かつ適切なメンテナンスが必要



■鉄道施設の老朽化対策事例



【三岐鉄道 宇賀川橋梁 橋脚修繕前】



【同橋梁修繕後】

5-1-3 ③誰もが安全に移動できる交通

4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

三重県では平成47年(2035年)には、75歳以上の後期高齢者が20%に達し、地域によってはさらに割合も高くなることが予測されます。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年施行)に基づくバリアフリー化を推進し、ベビーカー等の利用者使用も含めて、あらゆるひとが安全に公共交通を利用できる環境整備を進めていくとともに、地域の方がたや利用者同士の助け合い意識の醸成を図っていきます。

また、交通の各分野における労働者不足や技術力低下のおそれに対応し、持続可能で安全・安心な交通サービスを供給できる健全な事業体制の確保を図っていきます。

施策①：鉄道駅、バス停、旅客船乗り場のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

施策②：交通車両等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

施策③：公共交通利用者支援助け合い意識の醸成

施策④：交通事業の人材確保や技術の維持・継承方策の検討

5-3 ④交通安全の推進による安全・安心のまちづくり

4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

高齢化が進む中、交通安全に対応したまちづくりを全県的に推進していく必要があります。

また、同時に免許返納者に対する代替交通の支援拡充や自転車交通における安全性の向上、地域で取り組む交通規制への合意形成を推進する必要があります。

施策①：高齢者の自動車運転免許の返納者に対する代替交通の支援拡充

施策②：ゾーン30など交通規制施策の推進

■三重県内での運転免許自主返納者への支援制度

平成23年1月20日から、運転免許証を自主返納した高齢者に対する路線バスの運賃割引が開始されました。対象者は運転免許を返納した65歳以上の方で運転経歴証明書の所持者。

■「ゾーン30」の導入のメリット

「ゾーン30」は、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

幹線道路に比べて生活道路では、交通事故死傷者全体に占める歩行中の死傷者や自転車乗用中の死傷者の割合が高くなっていることから、生活道路が集まった区域に通学路が含まれている場合には、「ゾーン30」を整備することは通学路の安全対策上も有効であると考えられます。



■桑名市の事例



■松阪市の事例

新たな交通技術を活用した環境への配慮や交通基盤の改良を図っていきます。

また、多様な行動目的に対する交通手段について、GPS（全地球測位システム）、ICT（情報通信技術）を活用し、いつでもどこでも携帯端末を利用することにより、適切に情報提供ができる環境づくりを推進していきます。

施策①：超小型モビリティやハイブリッドトレインの導入活用の検討

施策②：GPS、ICTを活用した携帯端末による目的地、交通手段、時刻表等の情報一元化による移動支援の検討

■超小型モビリティを活用する場合の事例案

- ・公共交通の結節点（駅等）からの末端交通（補助交通手段）としての活用
- ・都市部や中山間地における買い物、通勤・通学など生活交通の新たな交通手段
- ・子育て世代や高齢者の移動支援
- ・観光地周遊に活用できる交通手段

■ハイブリッドトレインの活用によるメリット

- ・電化および非電化区間の乗り継ぎ解消による時間短縮、利便性の向上

5-1.2.3 県内道路の整備、維持管理、TDMの推進

4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

北・中部地域など産業が集積する地域における経済活動を支えるとともに、中・南部地域など観光資源の豊富な地域における都市と地域あるいは地域間の連携の向上をはかるとともに、広域的な緊急時の輸送等の基盤となる災害に強い道路網を構築していきます。また、幹線道路にアクセスする道路や、緊急時・災害時に対応できる道路、地域の課題やニーズに的確に対応する道路の整備推進に取り組みます。

地域間の連携機能の充実や災害時における地域の孤立の防止、街区の形成、線形不良・幅員狭小区間の解消、歩行者・自転車の安全確保といった地域ごとの交通需要への対応など、県内のさまざまな活動を支える道路の整備を推進するとともに、道路施設が安全に利用できるよう、適切な維持修繕を行います。

また、高度道路交通システム（ITS）を活用した渋滞情報の提供等による交通需要マネジメント（TDM）を展開し、道路ネットワークの定時性の確保等を推進します。

施策①：県内道路の整備の推進

施策②：県内道路の維持修繕の推進

施策③：高度道路交通システム（ITS）を活用した交通需要マネジメント（TDM）の展開

5-1-3 交通機関ナンバリングによる利便性の向上

- 4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築
- 4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進

将来において期待される外国人観光客の増加に向け、誰もが簡単に目的地に到達できるように、世界的に普及しているローマ字やアラビア数字を使った、鉄道駅やバス停、路線の簡略記号化（ナンバリング）を全県的に推進していきます。

施策： 県内鉄道駅、バス停のナンバリングシステムの導入と推進

■ナンバリングシステム導入のメリット

県内の駅名やバス停名を読むことが困難な外国人の方でも間違えることが少なく、特定の駅や停留所、路線を容易に識別することができます。

また、全県的に導入することにより、乗換時等において利便性の観点からの効果が期待できます。

■鉄道路線のナンバリング記載図例



三重県総合交通ビジョン Mie Transportation Vision

2014 (H26) 1210