

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

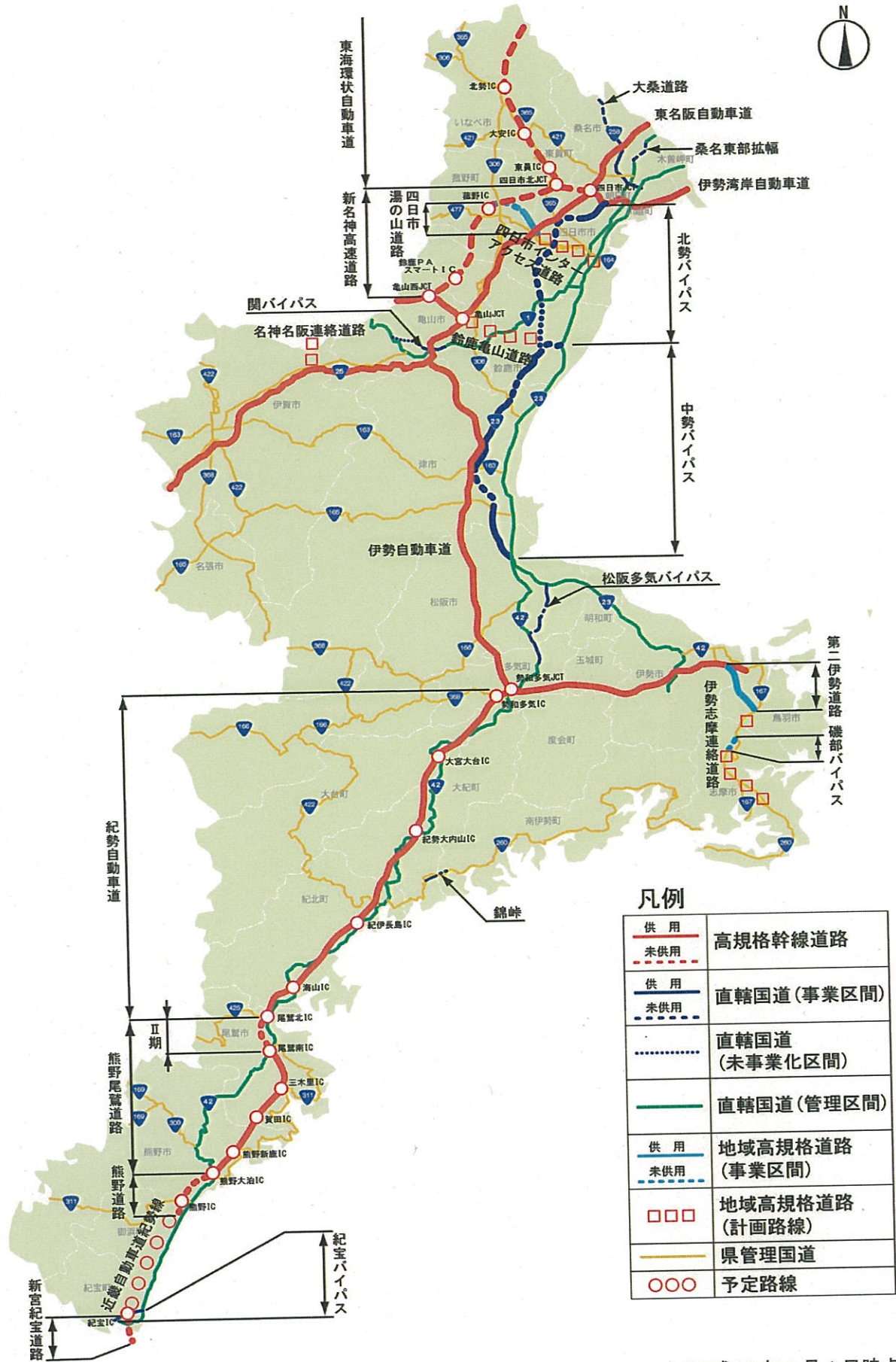
道路名	区間	開通(予定)
東海環状自動車道	四日市北JCT～東員IC	平成27年度予定 ^{*1}
東海環状自動車道	東員IC～大安IC	平成30年度予定 ^{*2}
東海環状自動車道	大安IC～養老JCT(岐阜県)	未定
新名神高速道路	四日市JCT～四日市北JCT	平成27年度予定 ^{*1}
新名神高速道路	四日市北JCT～亀山西JCT	平成30年度予定 ^{*1}
紀勢自動車道	紀勢大内山IC～紀伊長島IC	平成25年3月24日開通
紀勢自動車道	紀伊長島IC～海山IC	平成26年3月30日開通
熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	尾鷲北IC～尾鷲南IC	未定
熊野尾鷲道路	三木里IC～熊野大泊IC	平成25年9月29日開通
熊野道路	熊野大泊IC～熊野IC	未定
新宮紀宝道路	紀宝IC～新宮北IC(和歌山県)	未定

※IC、JCT名は仮称含む（平成26年9月1日時点）

*1: 中日本高速道路「高速道路開通情報」

*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

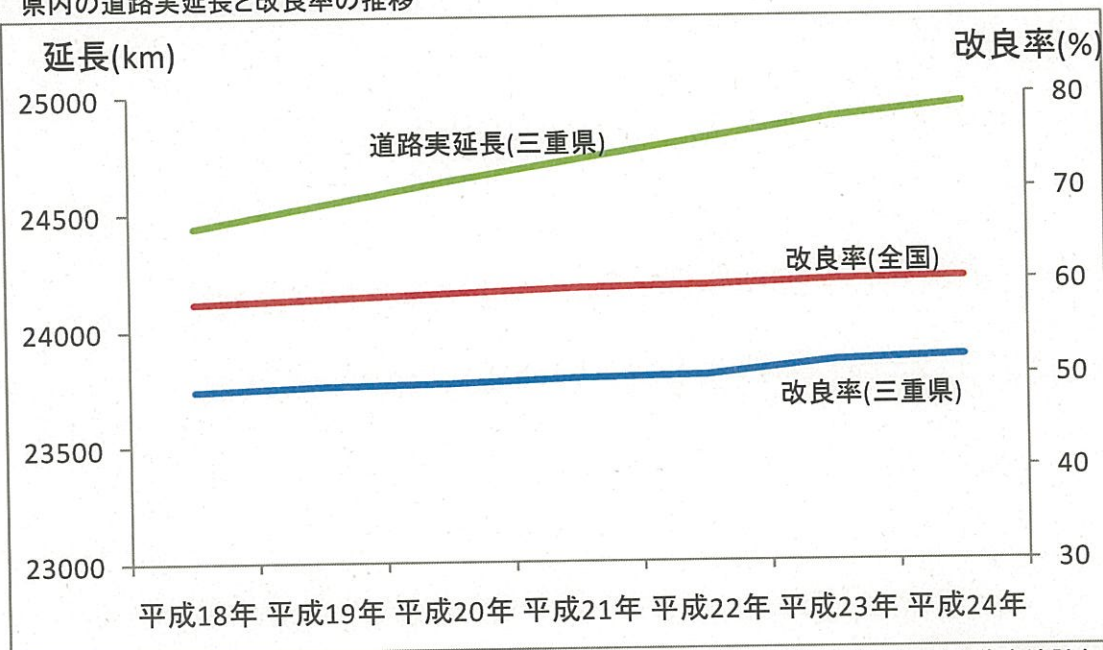


◆一般道路

県内の一般道路¹の改良率²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)			

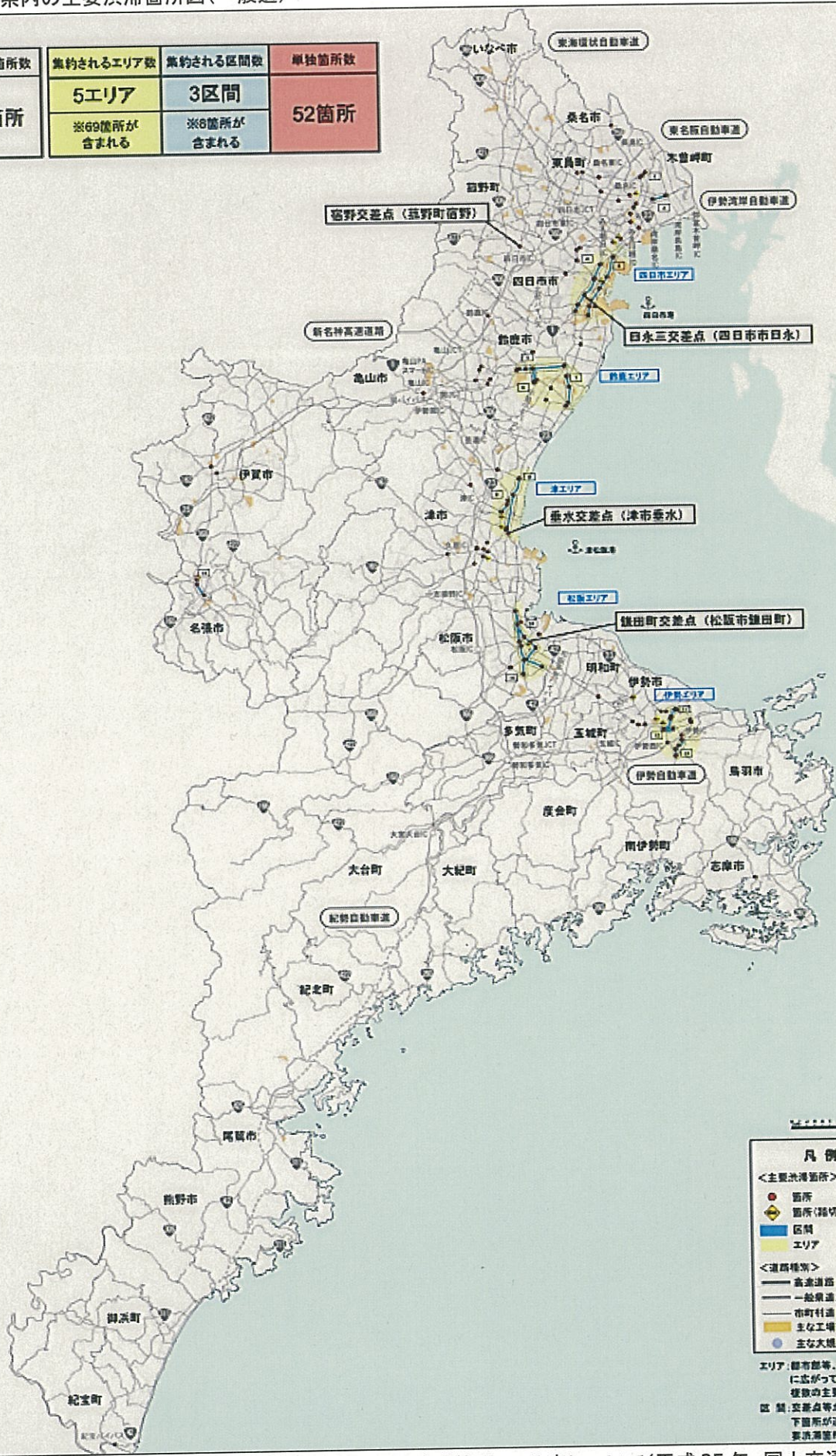
資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成25年、国土交通省)

¹一般道路:高速自動車国道を除いた一般国道~市町道の計

²改良率:車両がすれ違える幅が確保され、自動車が安全に通行できる道路を「改良済み」の道路といい、一定の道路延長の中で、改良済みの延長の割合を「改良率」といいます。ここでは県道以上は車道幅員5.5m以上、また市町道は5.5m未満を含む延長で算出したもので集計しています。

■ 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



凡例

<主要渋滞箇所>
 ● 箇所
 ◆ 箇所(踏切)
 ■ 区間
 ■ エリア

<道路種別>
 高速道路
 一般国道以上
 市町村道
 ● 主な大規模商業施設

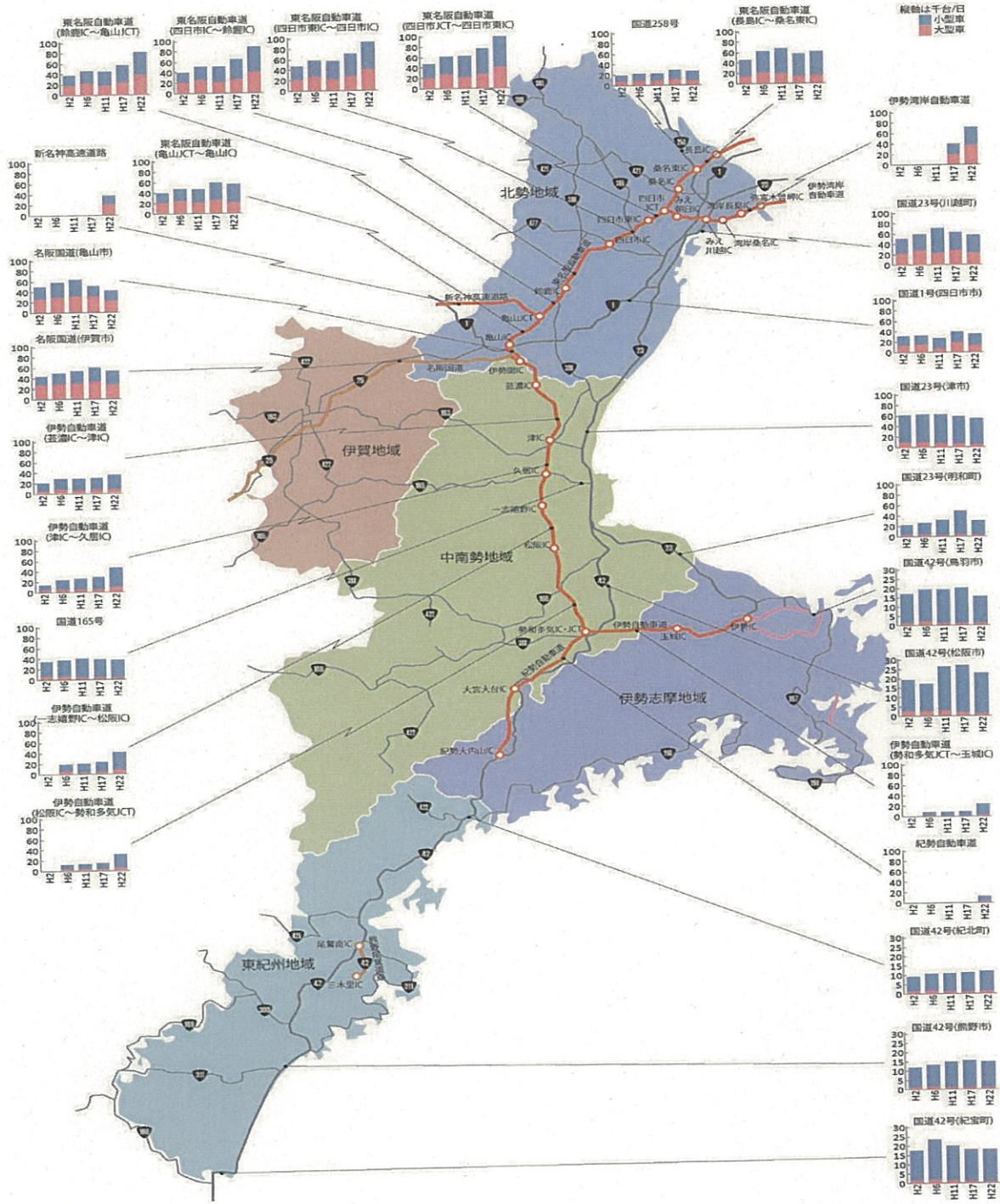
エリア：都市圏等、数種区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
 区間：交差点等が連続するなど、連続した箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

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

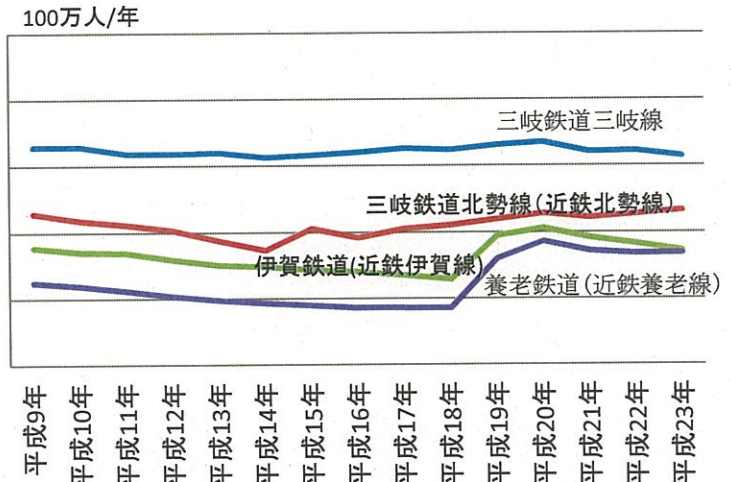
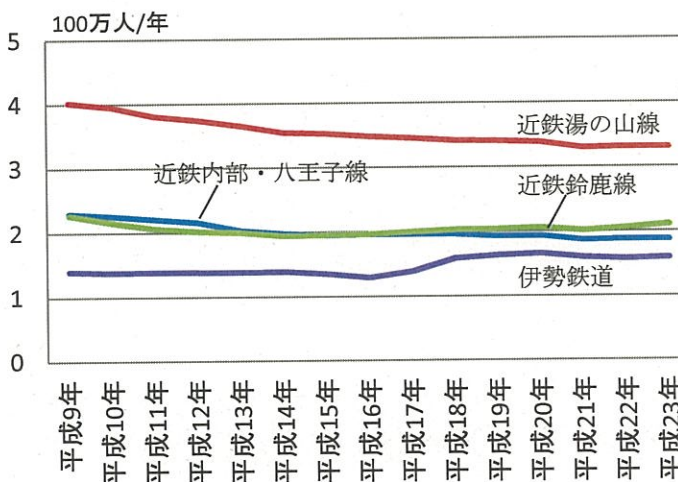
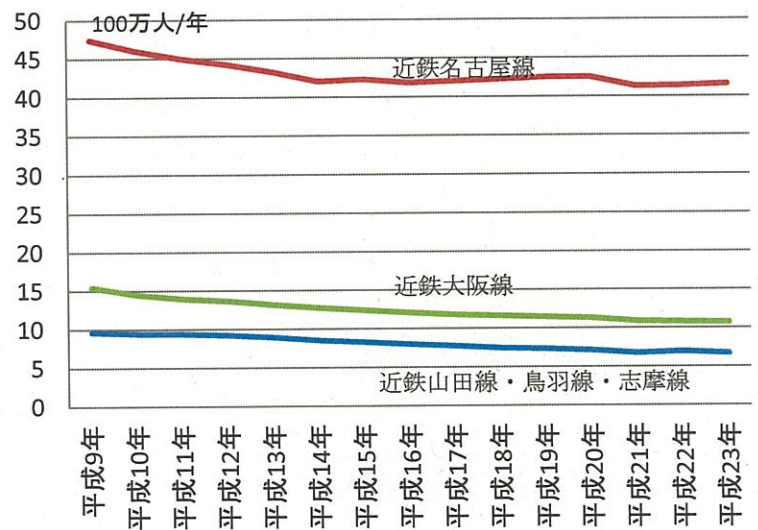
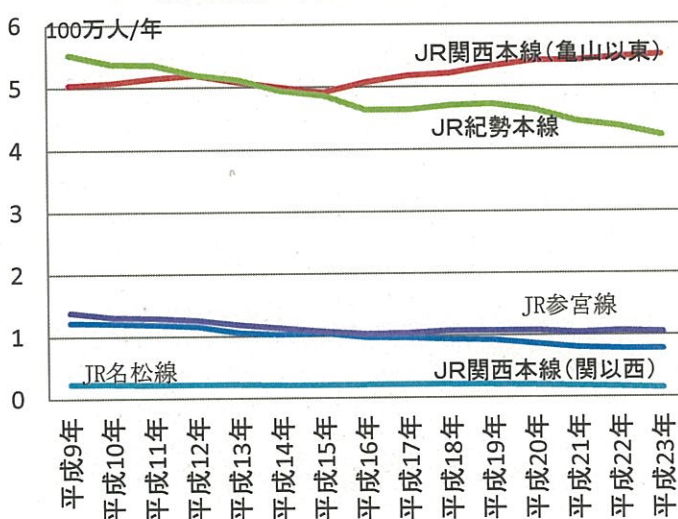
三重県内の鉄道は、名古屋、大阪から県内主要都市や伊勢志摩を直接結ぶ近鉄、名古屋から県南部を結ぶJRなどが幹線として運行されるとともに、北中勢を中心に支線などがネットワークされています。

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、鉄道の乗換利便性の低下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（2027年）に開業する予定です。名古屋～大阪間では平成57年（2045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)

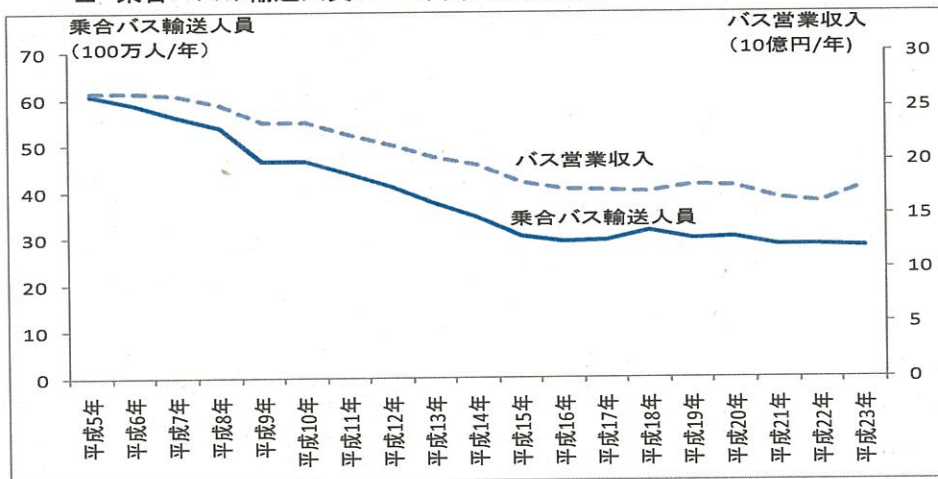


(3) バス

◆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。

■ 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)

◆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（タクシー型含む）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は、13 市 12 町で、合計 167 系統が運行されています。料金無料の福祉バスは、3 市 3 町で合計 46 系統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 26 年 8 月 1 日現在) ■福祉バスの運行状況(平成 26 年 8 月 1 日現在)

自治体名	系統数	自治体名	系統数
津市	30	木曾岬町	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

自治体名	路線数
名張市	18
鳥羽市	2
いなべ市	13
川越町	2
玉城町	2
大紀町	9
計	46

資料：各自治体ホームページ

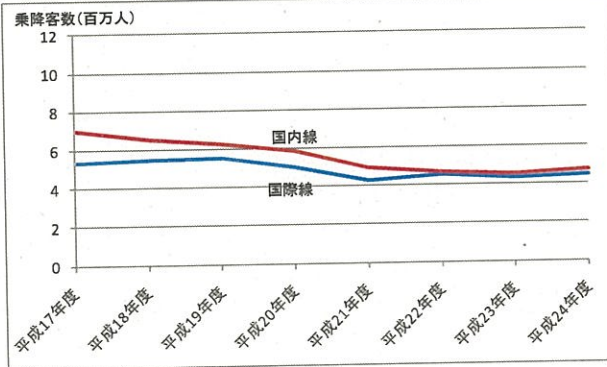
資料：中部運輸局自動車交通部調べ※¹：うち 1 系統は伊勢市と玉城町の共同運行※²：うち 2 系統は熊野市と御浜町の共同運行資料

(4) 航空

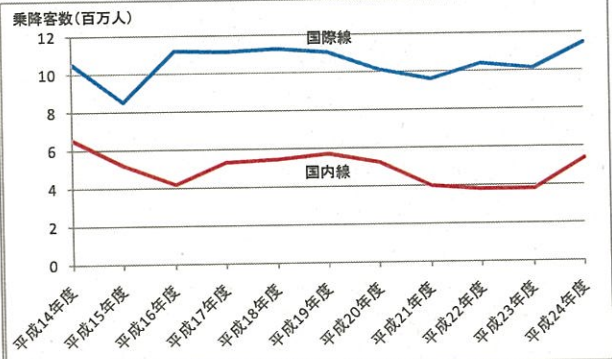
三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市、四日市市、亀山市、松阪市および伊勢市から高速バスが運行されており、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）から高速船が運航されています。

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》

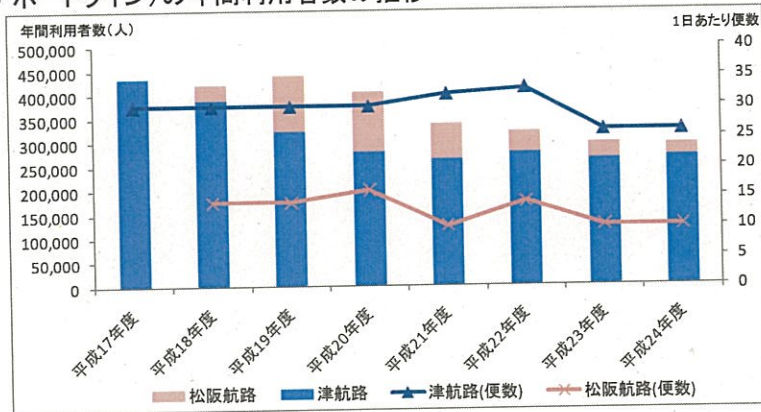


《関西国際空港》



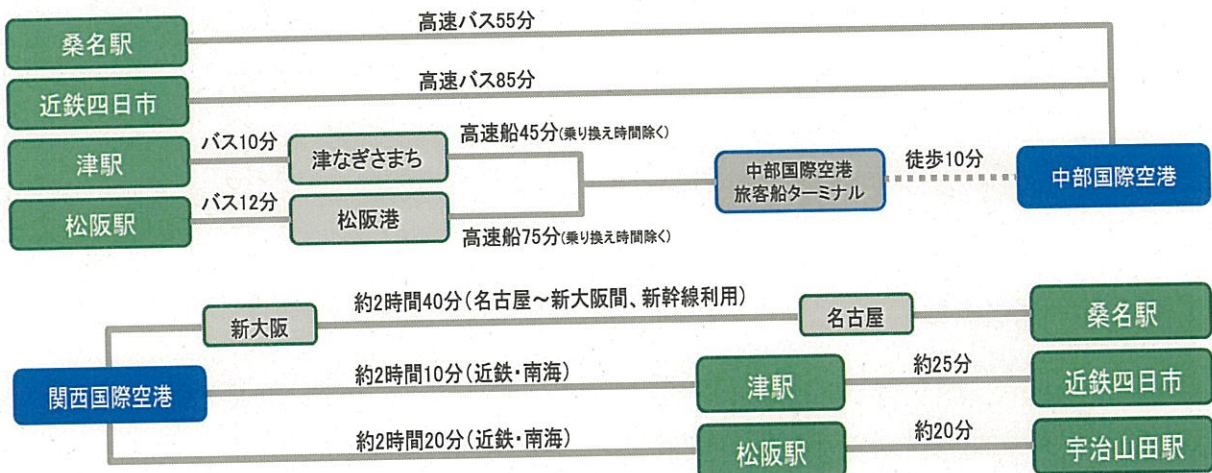
資料: 中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

■ 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



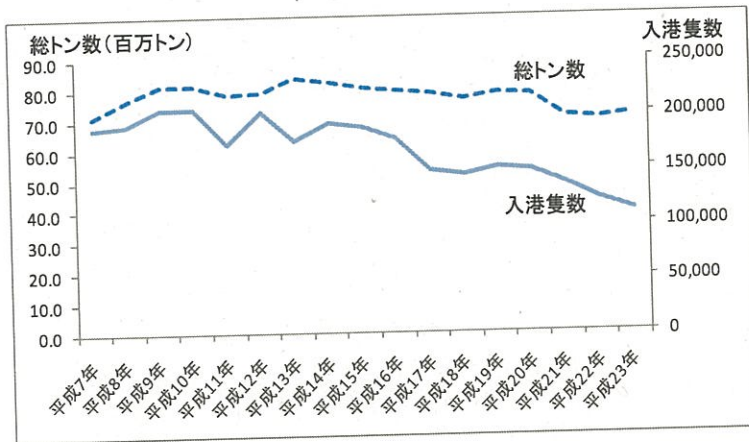
資料: 三重交通ホームページ、津エアポートラインホームページ、Yahoo!JAPAN 路線情報

(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 万トンの間から 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。

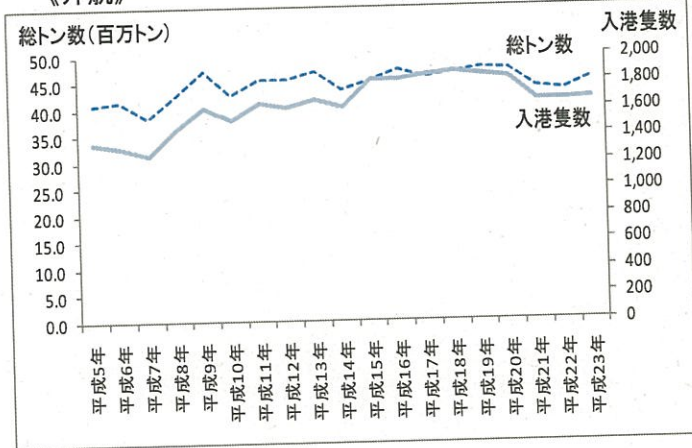


■ 県内への入港船舶隻数および総トン数の推移

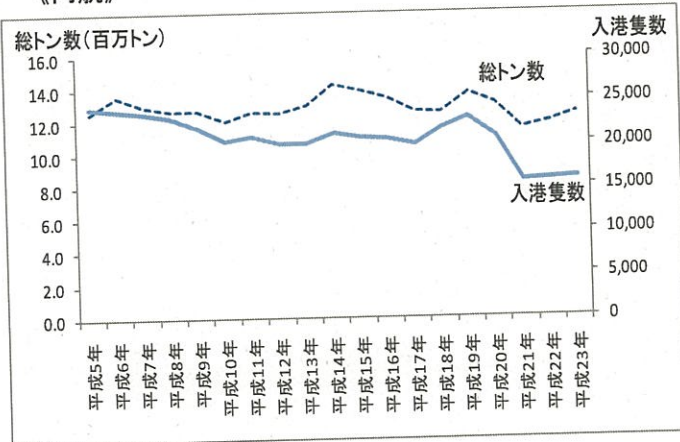
※"対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鶴殿港の合計

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》



■ 四日市港コンテナ定期航路網(平成 26 年 7 月 1 日時点)



資料：三重県統計書(各年版)

出典：四日市港管理組合 HP

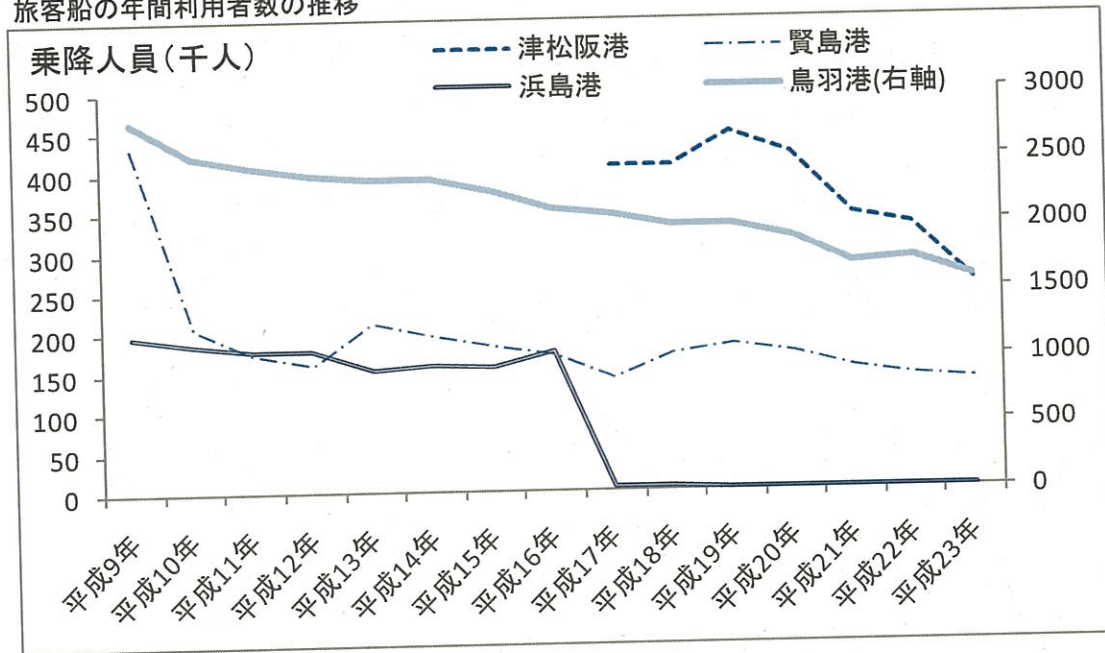
◆旅客定期航路

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 (平成26年10月1日時点)

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 8便、菅島発 10便	鳥羽市	
鳥羽～坂手	鳥羽発 14便、坂手発 15便	鳥羽市	
賢島～御座～浜島	5便	志摩マリレジャー	
賢島～間崎港～和具	9往復 18便	志摩マリレジャー	

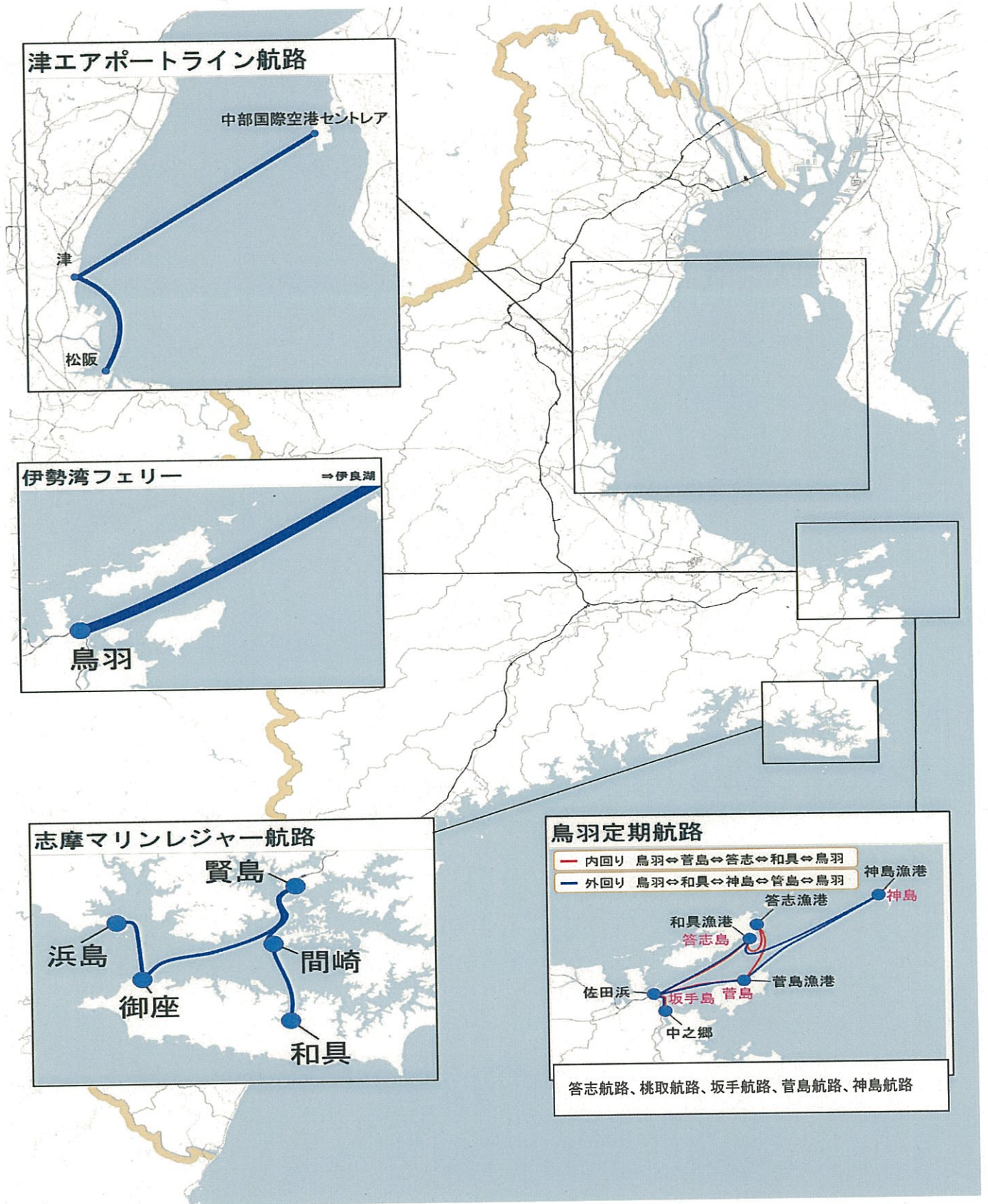
■ 旅客船の年間利用者数の推移



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¹の移動等円滑化基準²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)

¹ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

² 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。

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

高齢者はもとより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、継ぎ目のない乗り継ぎ、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の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や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、様々な課題解決に向け、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