

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維持確保

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と重要性を理解し、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も取り組みます。

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。

自家用車への過度の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様々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や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様々な交流・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と予測され、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、及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、継ぎ目の少ない乗り継ぎ、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

大規模地震をはじめとする様々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)

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)

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、及び協働しつつ、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維持確保

※ …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、その他様々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、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。

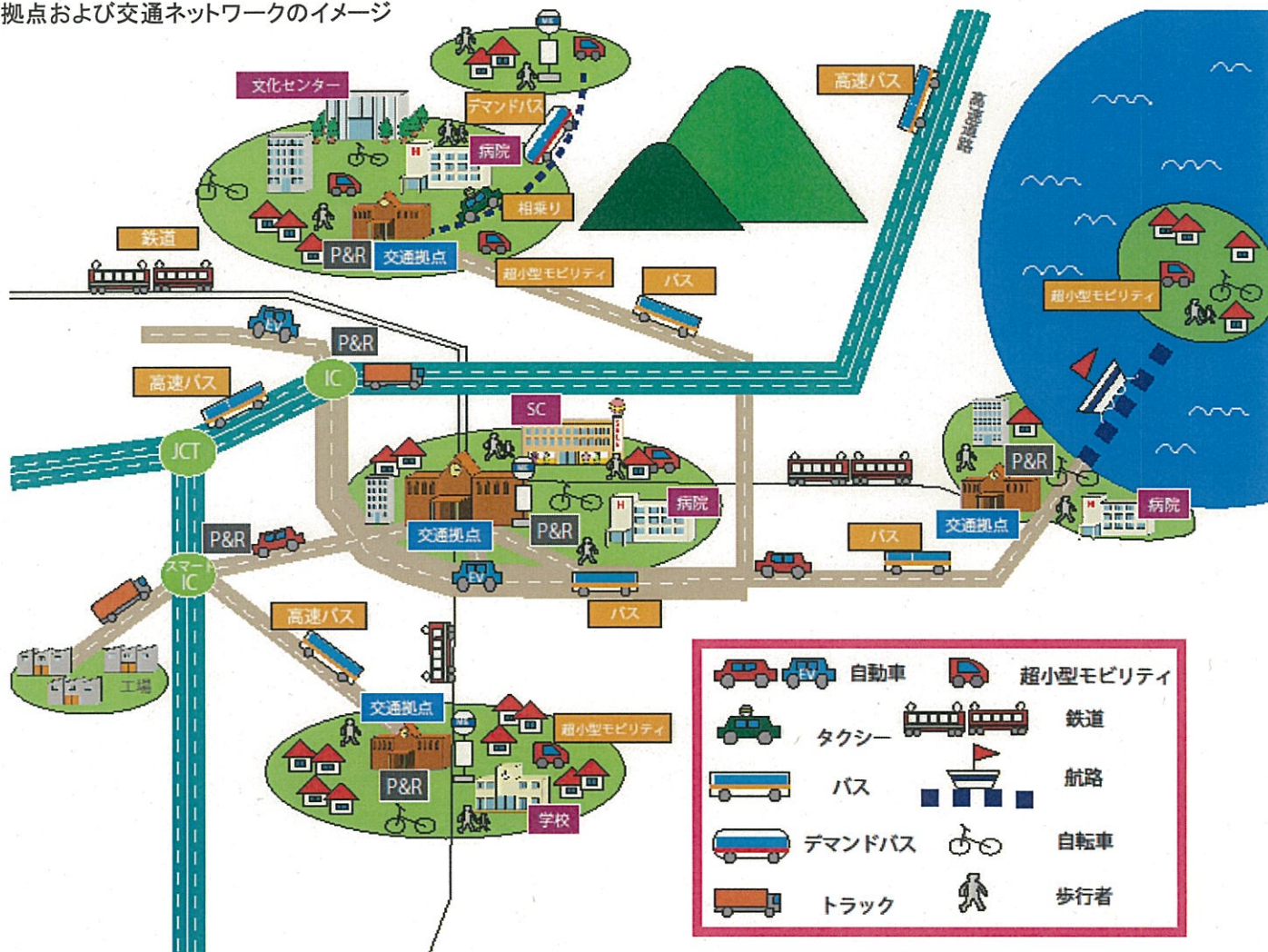
施策①：鉄道をはじめとする地域公共交通の維持・確保、乗継利便性の向上

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：地域公共交通沿線居住者の利用促進

■ 交通拠点および交通ネットワークのイメージ



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あるモビリティ・マネジメントについて、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※」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

※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）

5-1 ③ 自転車の積極的な活用に向けて

4-1 まちづくりと連携した生活交通の維持確保

環境にやさしく、健康増進の効果もある自転車を通勤・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）等の乗合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）



■公共交通と自転車乗合機能の事例（三岐鉄道三岐線サイクルパス）

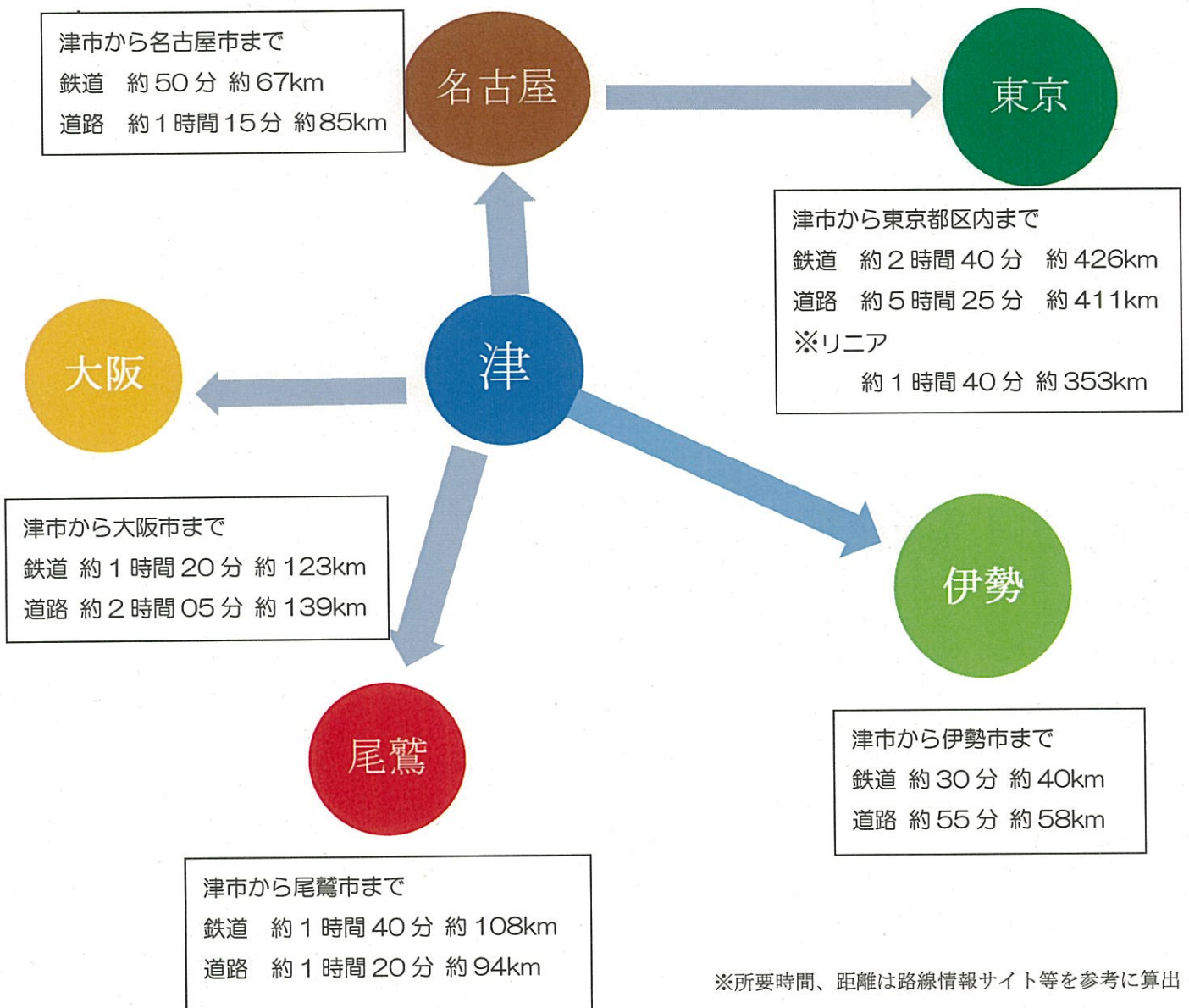
5-2 ①都市間交通ネットワークの充実および広域交通結節点ネットワークの維持・充実

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の拡充がされることから、在来鉄道・高速道路のアクセスから乗換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は、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。

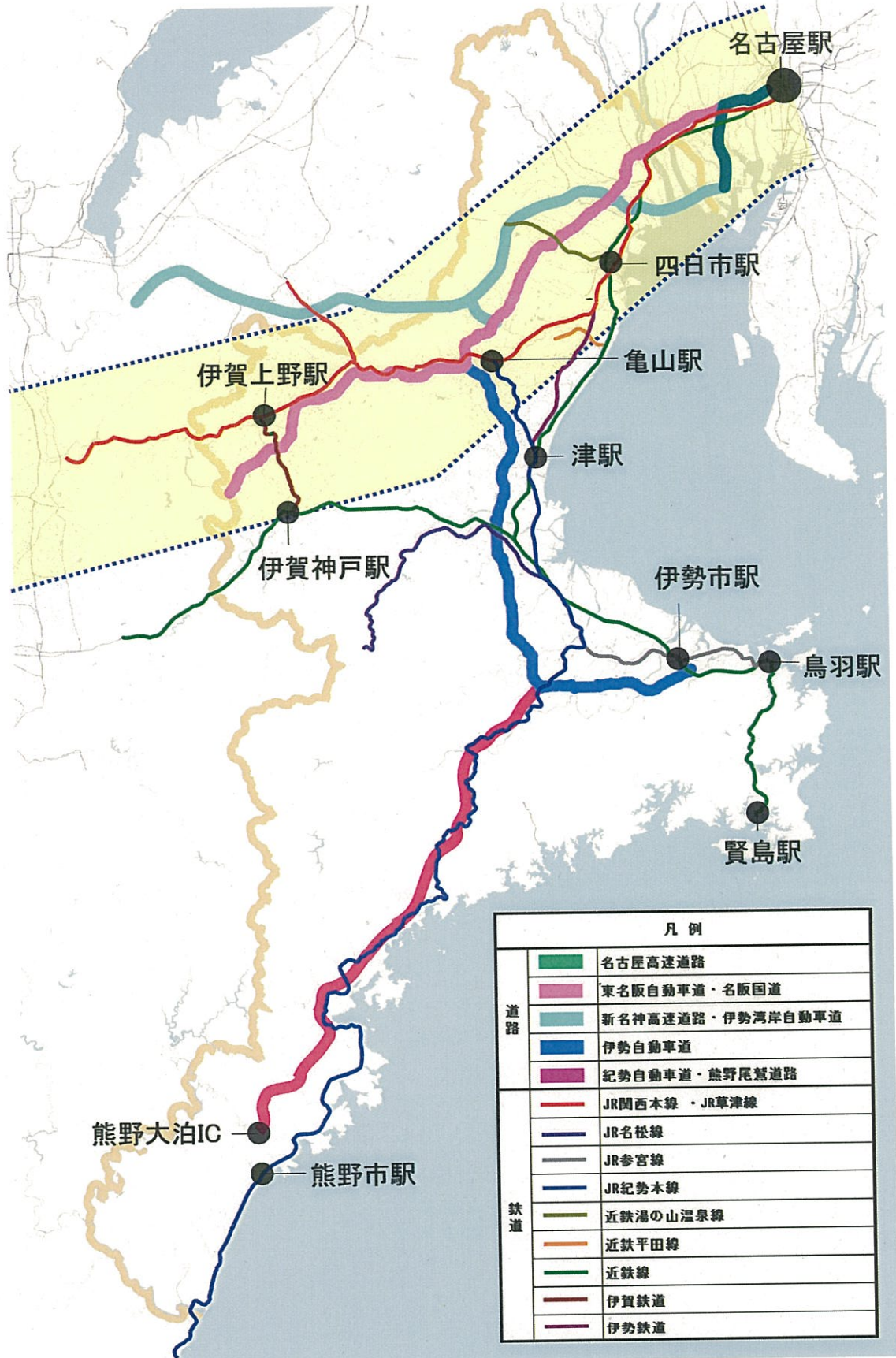
施策①：リニア中央新幹線名古屋駅における JR 関西本線および近鉄名古屋線とリニア中央新幹線、東海道新幹線との乗換利便性向上

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)から県内中間駅へのアクセス性向上

■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

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）」

5-2 ③空港の機能強化

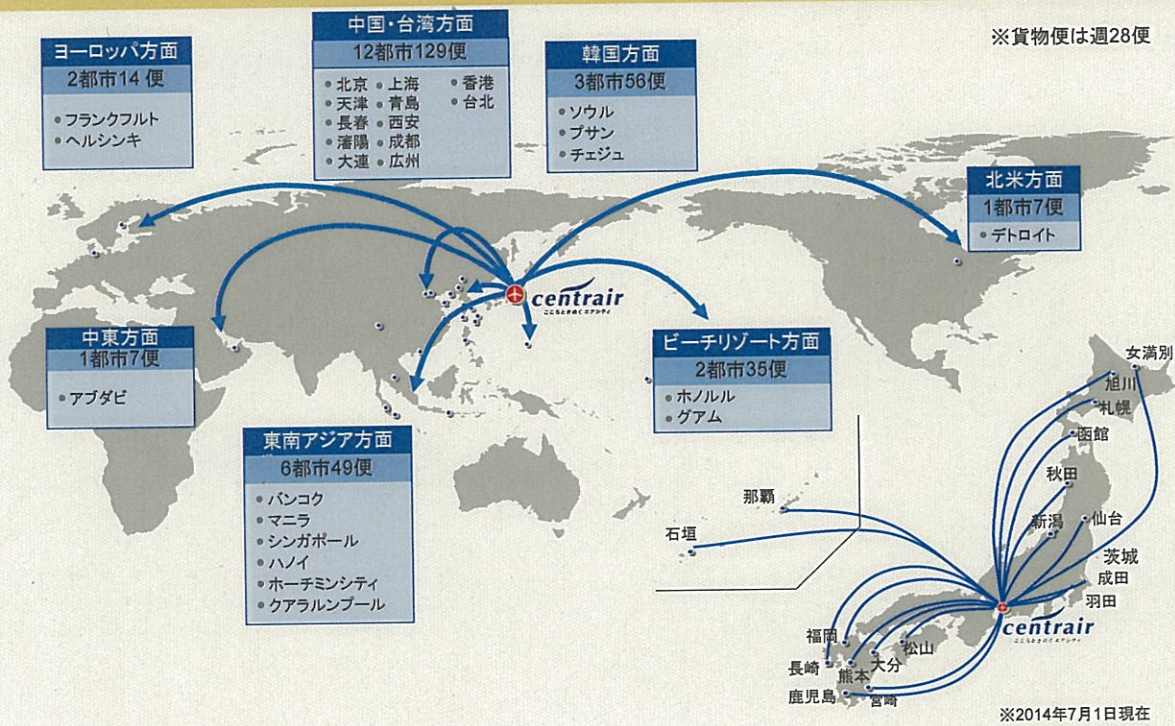
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

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空港施設の機能強化や、それに伴う既設路線の増便および LCC 含む新規路線の開設を推進し、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。

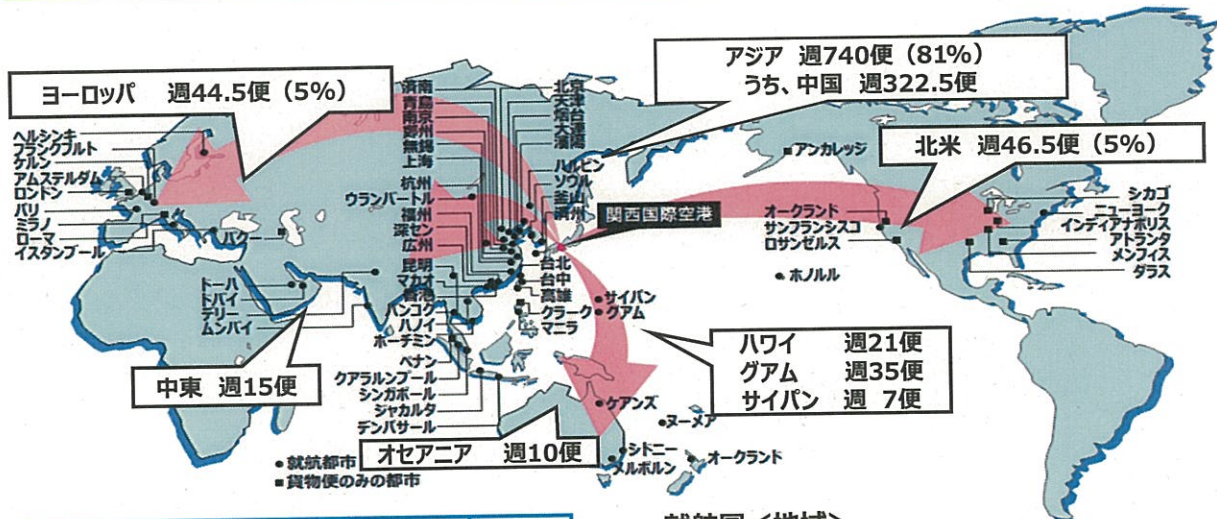
- 施策①：完全 24 時間運用に向けた複数滑走路の整備推進
- 施策②：LCC 就航増加に伴うターミナル施設、乗継施設の強化
- 施策③：新規就航路線の開設促進

中部国際空港の航空ネットワーク

国際線～世界27都市に向け週297便運航 国内線～国内19都市に向け81便運航



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

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

※夏期スケジュールピーク時(8月)の計画。

(2014年夏期)

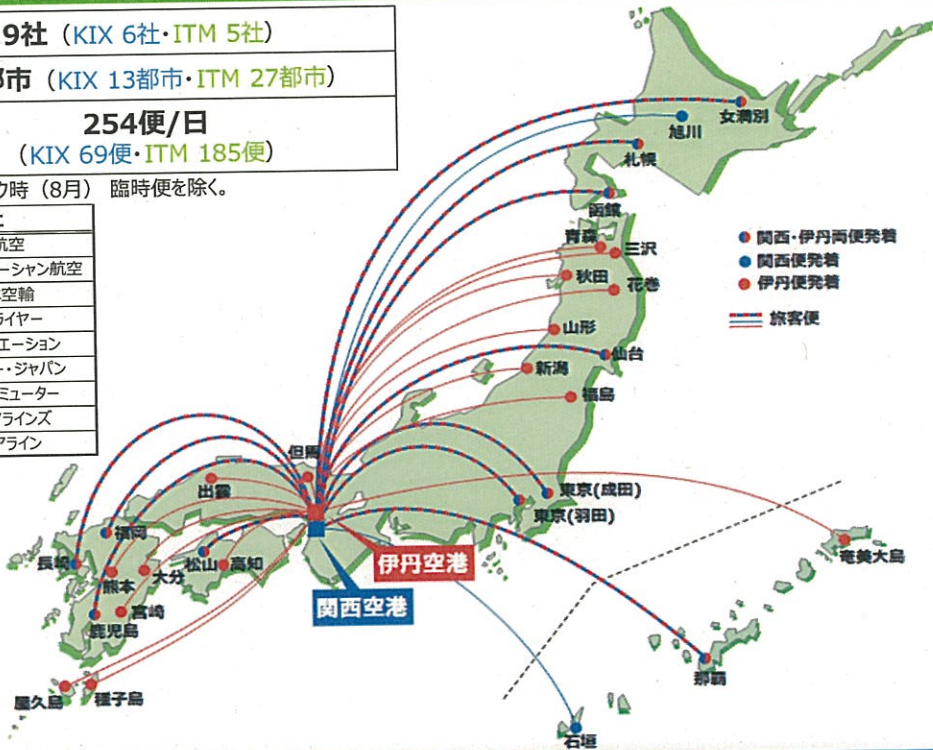
関西国際空港と大阪国際空港の国内線ネットワーク



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・アビエーション
★		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



(2014年夏期)

5-2 ④総合港湾としての四日市港の機能強化

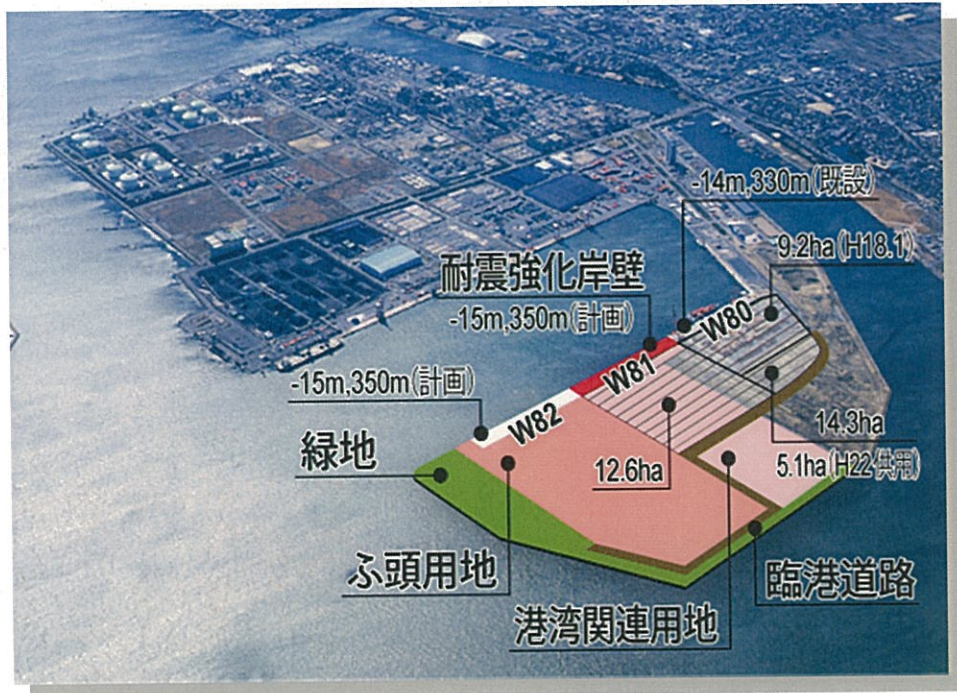
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

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。

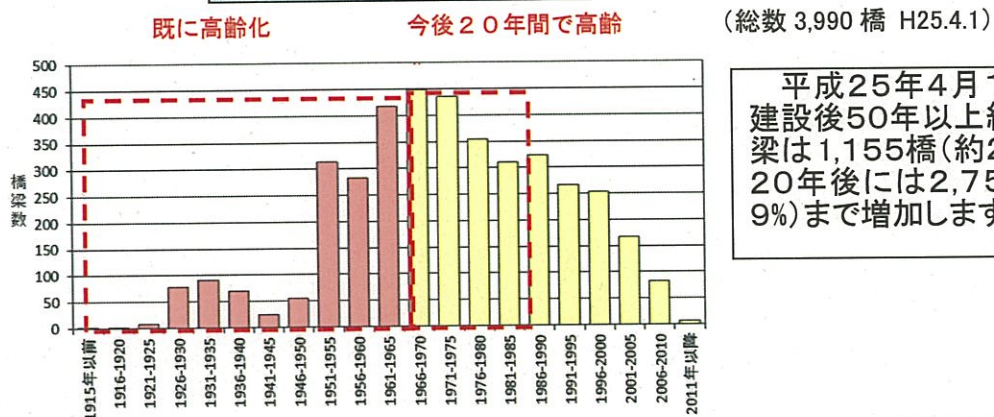
施策： 道路、鉄道、港湾等交通基盤施設の計画的な維持管理

■三重県内の道路の橋梁の状況

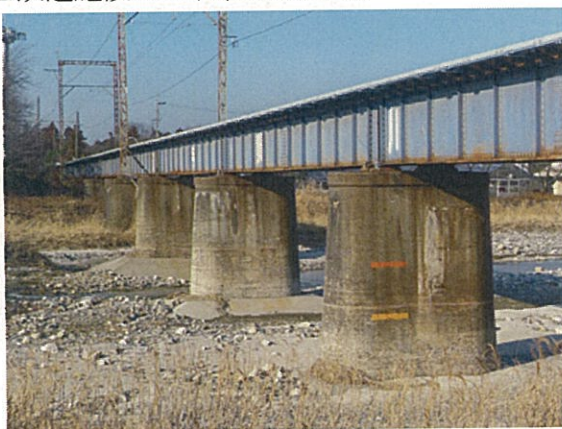
高齢化が進む三重県の道路インフラ

計画的かつ適切なメンテナンスが必要

橋梁の建設年度別 分布



■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に向けて

4-1 まちづくりと連携した生活交通の維持確保

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・安心の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に取り組む必要があります。

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

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、個人の様々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、適切な選択ができる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維持確保

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り、また、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。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をはかり、また、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します。

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維持確保

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。

三重県総合交通ビジョン Mie Transportation Vision