

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

人口減少やモータリ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、交通系 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

第5章 実施方針

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およ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。

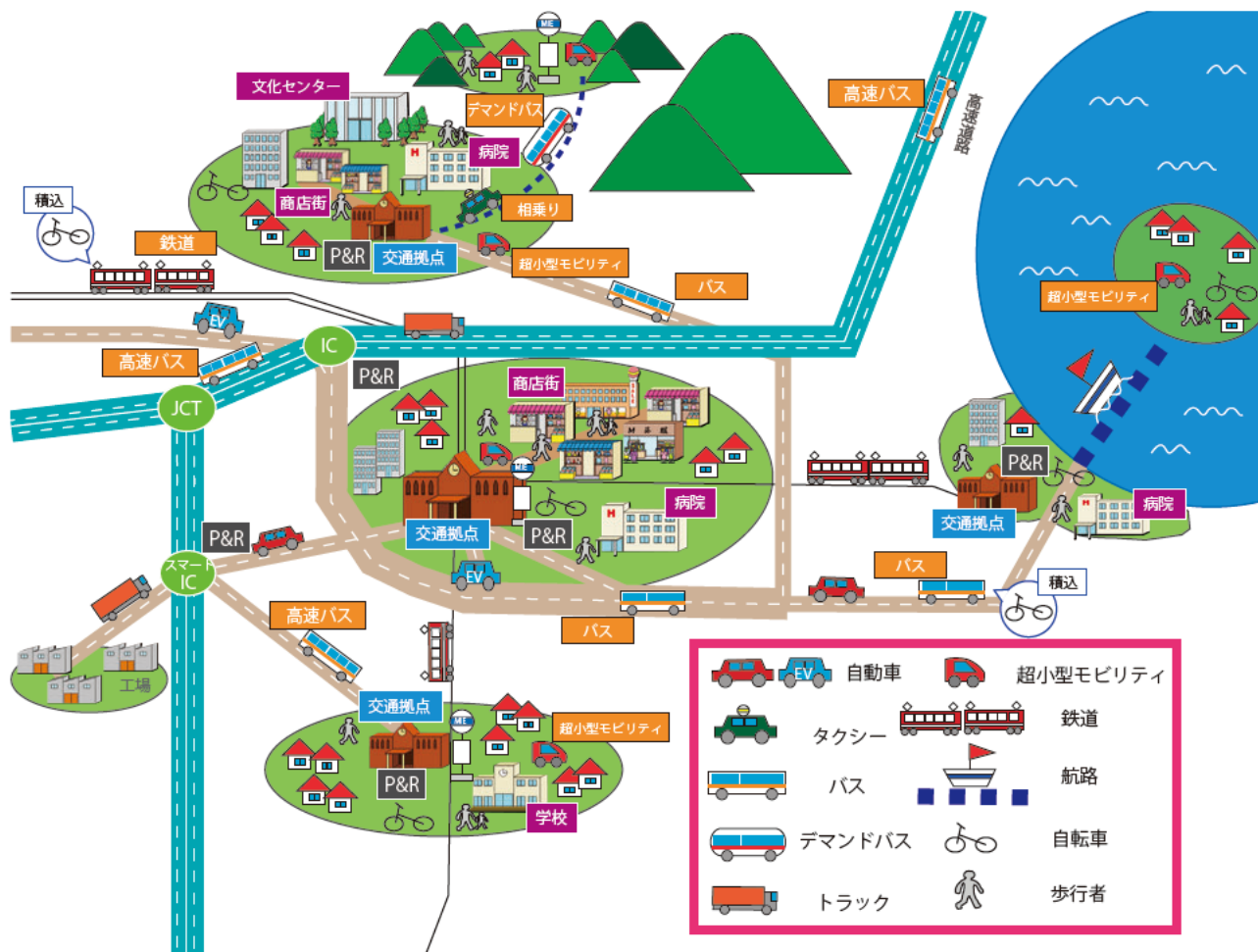
施策①：子どもを対象としたモビリティ・マネジメント教育の導入

施策②：県民ノーマイカー運動の創設・推進

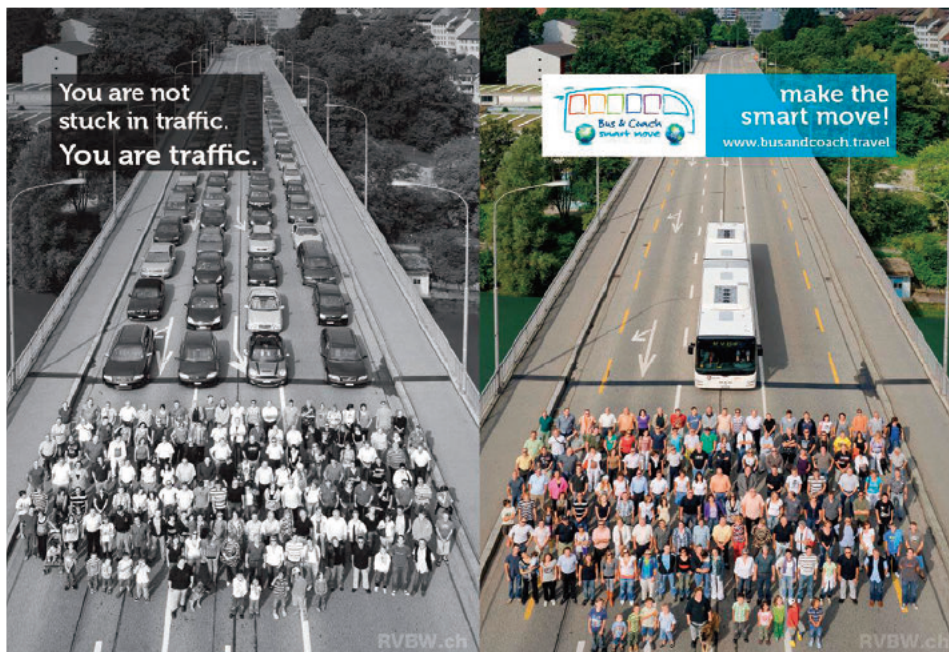
施策③：「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用したモビリティ・マネジメントの推進

¹モビリティ・マネジメント力：「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



■ モビリティ・マネジメント 公共交通(バス)の利用促進の啓発事例のイメージ 5-1②関連



〇約 150 人を自家用車で運ぶと、左の写真のように広い道路空間を必要とします。一方、バスで運べば、右の写真のようにわずかな道路空間だけでよく、空気もきれいで、音も静かであることを示しています。

〇みんなが自家用車に頼りすぎると道路渋滞が起きますが、実は「渋滞に巻き込まれる」のではなく、「あなたが渋滞の原因」になっていることを認識してもらい、公共交通の利用が増えれば、道路渋滞が減り、道路空間が他に利用でき、環境にもよくなり、みんなが幸せになるというメッセージを込めた啓発事例。

出典：RVBW / Smart Move

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 サイクルパス)

自転車とフェリーの組み合わせ

「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。

伊勢湾フェリー株式会社(伊勢湾フェリー) 伊勢湾フェリー株式会社(伊勢湾フェリー) 伊勢湾フェリー株式会社(伊勢湾フェリー)

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代を先着1,000名無料!

マップ 伊勢湾フェリー各のりば、田原市役所、桑名市役所に設置

お問い合わせ 伊勢湾フェリー(株) TEL 0599-25-2880
 鳥羽伊勢湾航路株式会社 TEL 0591-93-3522
 鳥羽市役所企業課 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

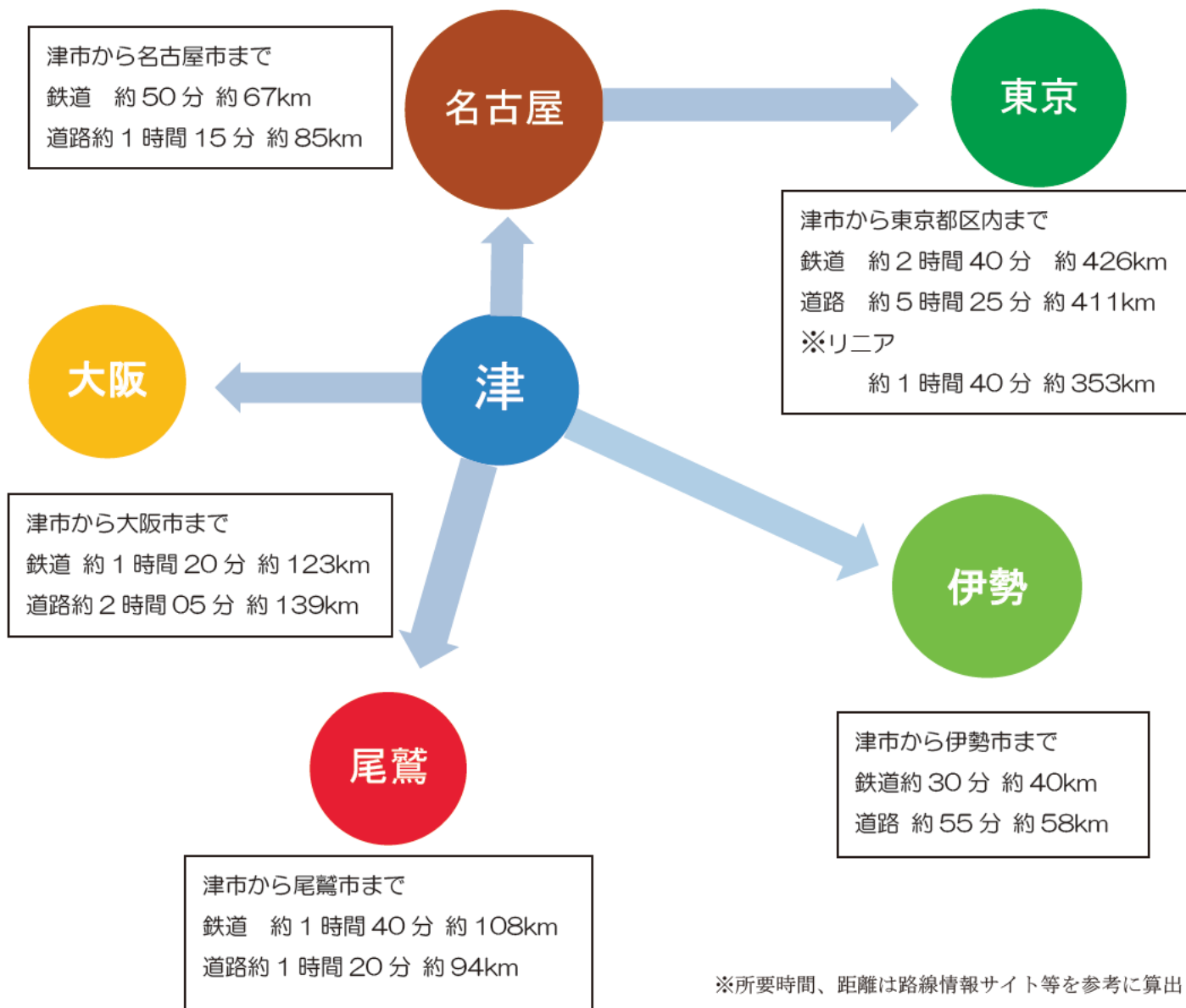
複数の市町を跨ぐ都市間の円滑な移動手段の確保と充実を図るとともに、リダンダンシーの観点から、鉄道、バス、航路による複数の公共交通機関によるネットワーク化を図っていきます。また、広域交通結節点となる名古屋駅、京阪神の主要駅、中部国際空港や関西国際空港等への鉄道、バス、航路による既存ネットワークの維持や充実を図っていきます。

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)



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

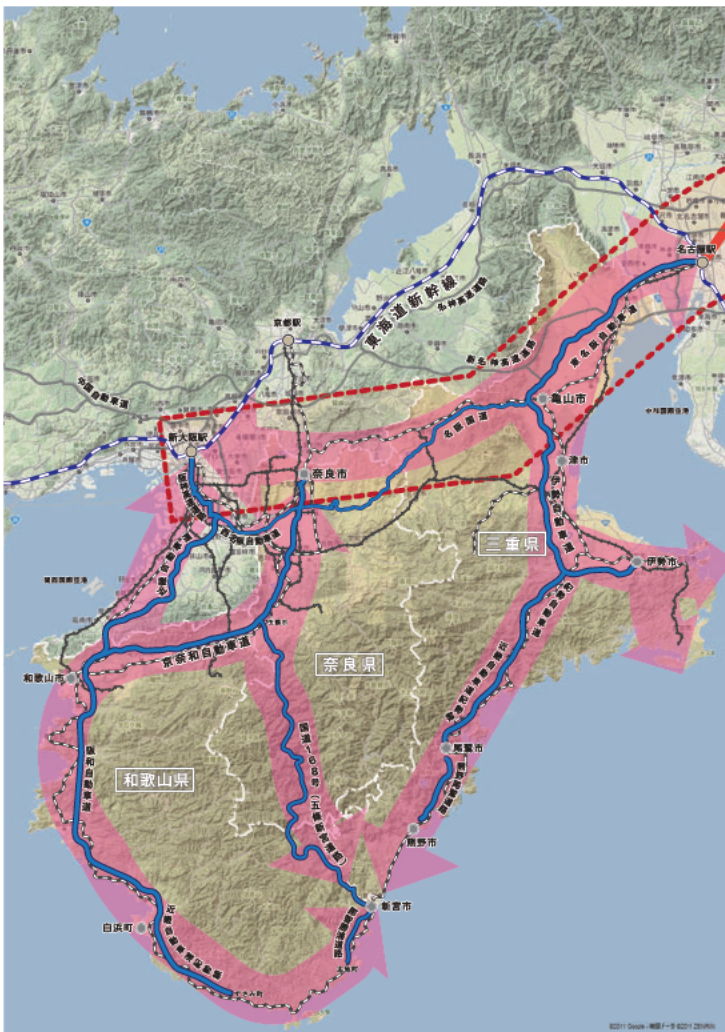
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

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充実

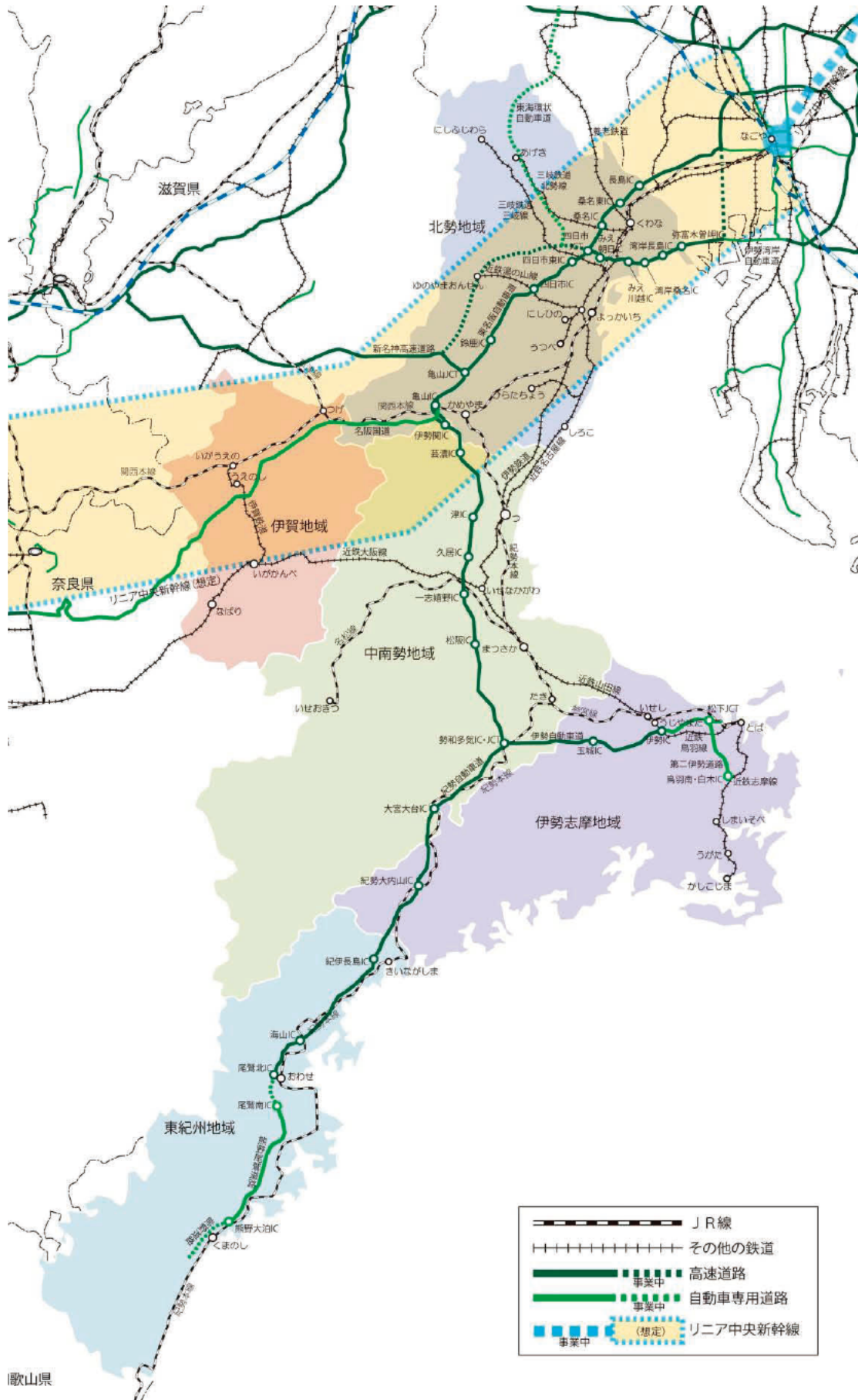
■リニア中央新幹線ルートと広域圏交通ネットワーク



■超電導リニア走行試験の様子



■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