

## 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、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

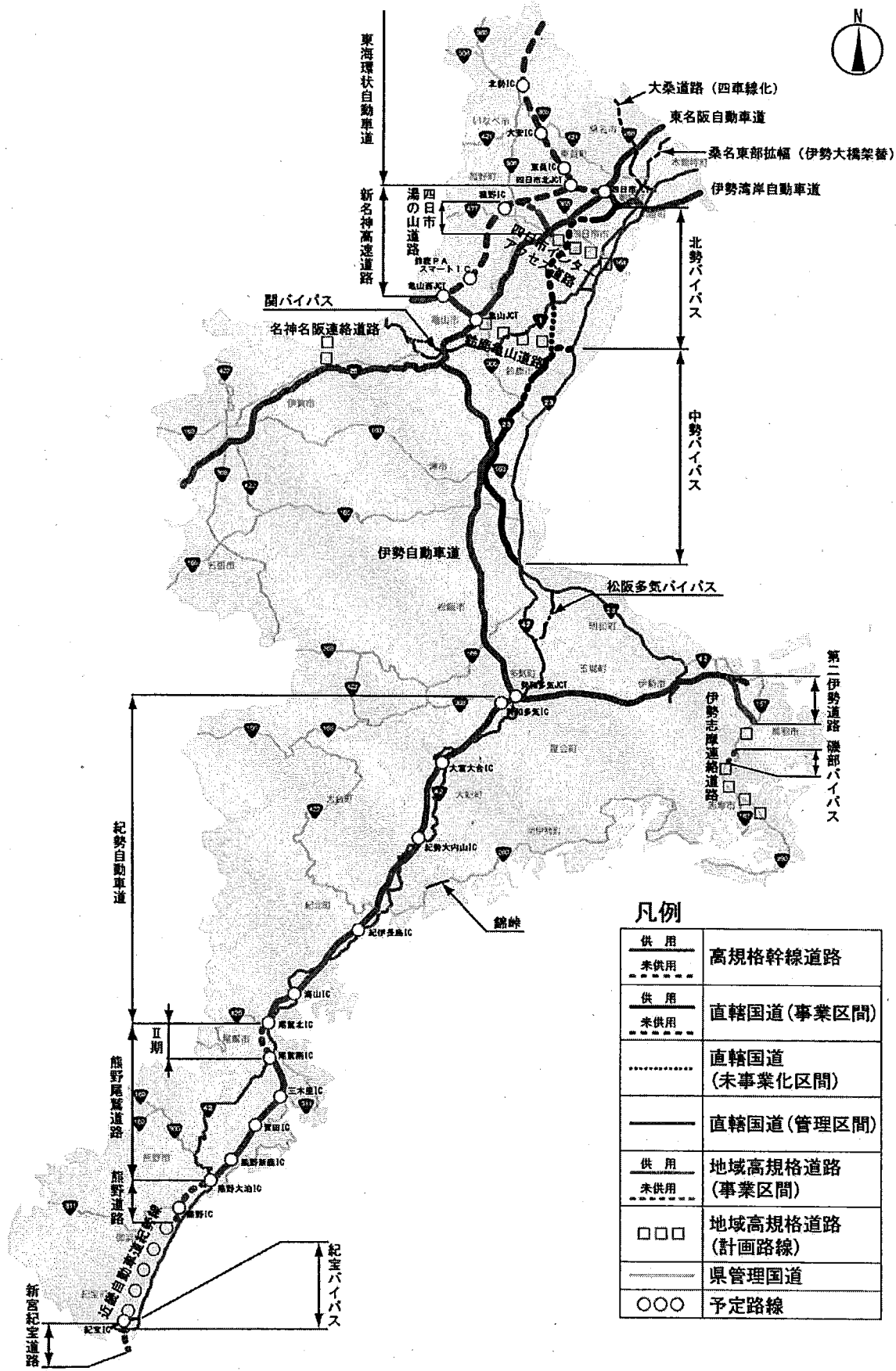
道路名	区間	開通(予定)
東海環状自動車道	四日市北JCT～東員IC	平成27年度予定 <sup>*1</sup>
東海環状自動車道	東員IC～大安IC	平成30年度予定 <sup>*2</sup>
東海環状自動車道	大安IC～養老JCT(岐阜県)	未定
新名神高速道路	四日市JCT～四日市北JCT	平成27年度予定 <sup>*1</sup>
新名神高速道路	四日市北JCT～亀山西JCT	平成30年度予定 <sup>*1</sup>
紀勢自動車道	紀勢大内山IC～紀伊長島IC	平成25年3月24日開通
紀勢自動車道	紀伊長島IC～海山IC	平成26年3月30日開通
熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	尾鷲北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



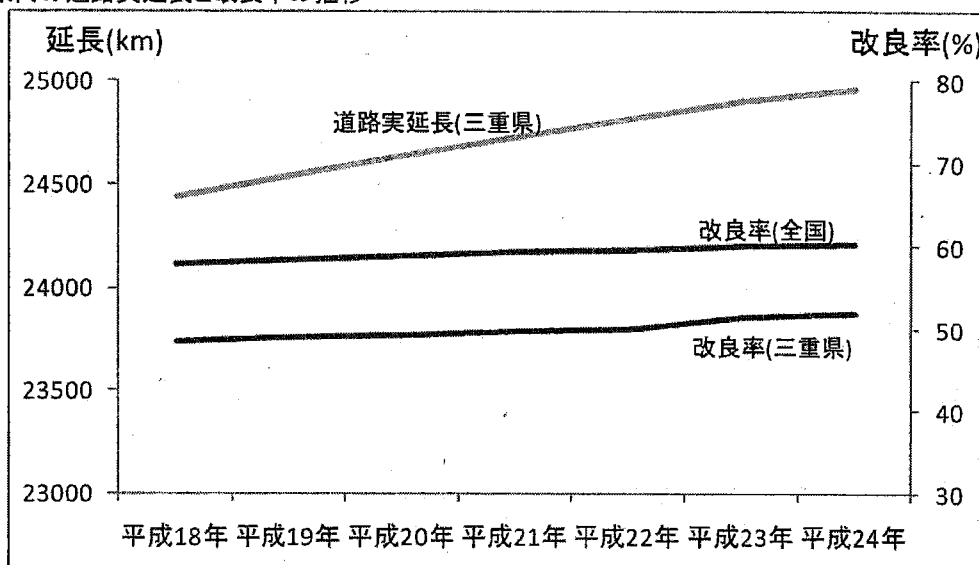
(平成 27 年 3 月 31 日時点)

## ◆一般道路

県内の一般道路<sup>1</sup>の改良率<sup>2</sup>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%(道路統計年報 2013)となっており、高規格幹線道路の整備と比較して遅れています。また、多くの場所で渋滞が発生しており、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、県民が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

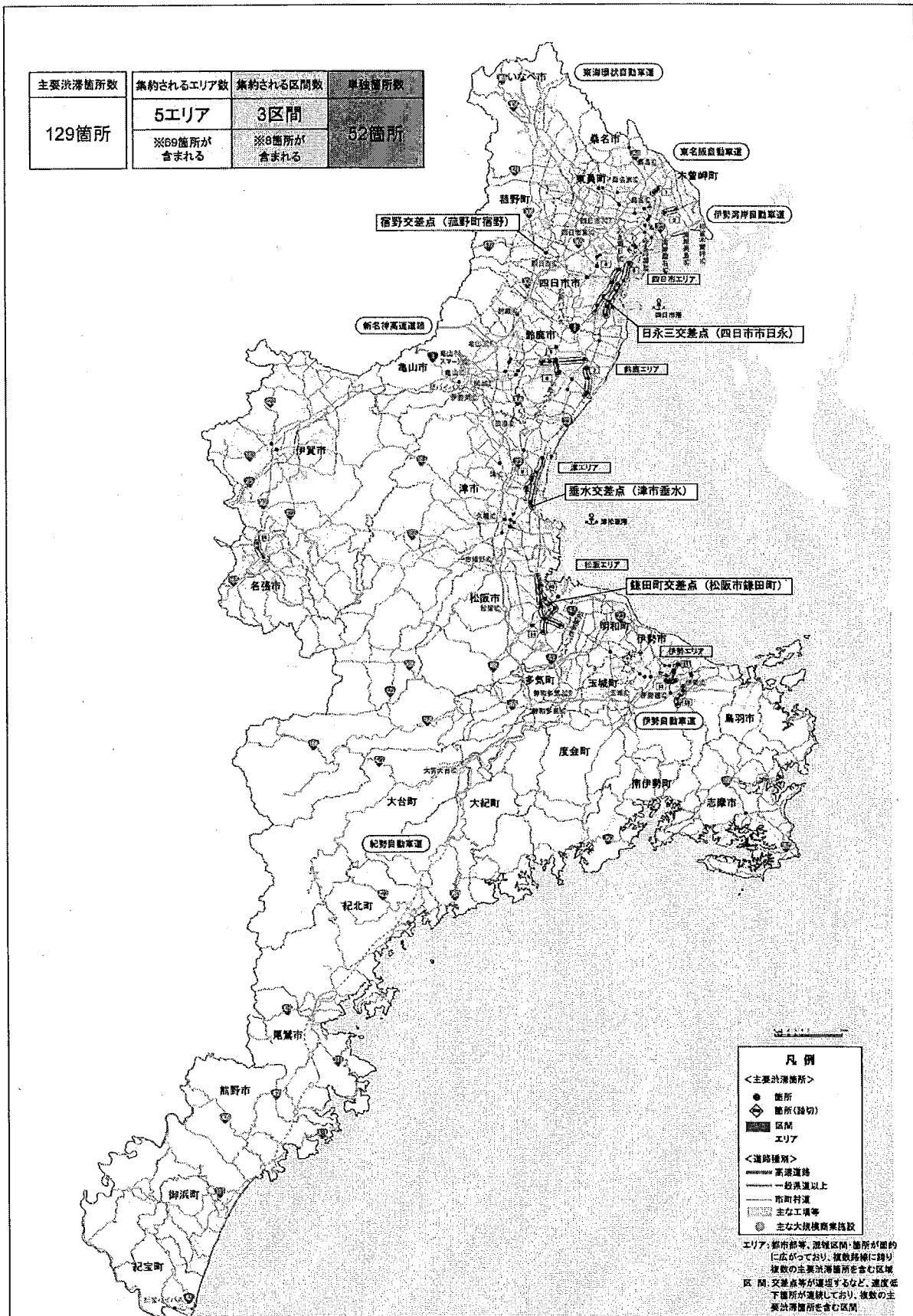
	合計	エリアで指定	区間で指定	単独箇所指定
一般道路	129箇所	5エリア (計69箇所)	3区間 (8箇所)	52箇所
高速道路	本線:5箇所(中部4県では19箇所) IC出入口:1箇所(中部4県では23箇所)			

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)

<sup>1</sup>一般道路:高速自動車国道を除いた一般国道～市町道の計

<sup>2</sup>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)

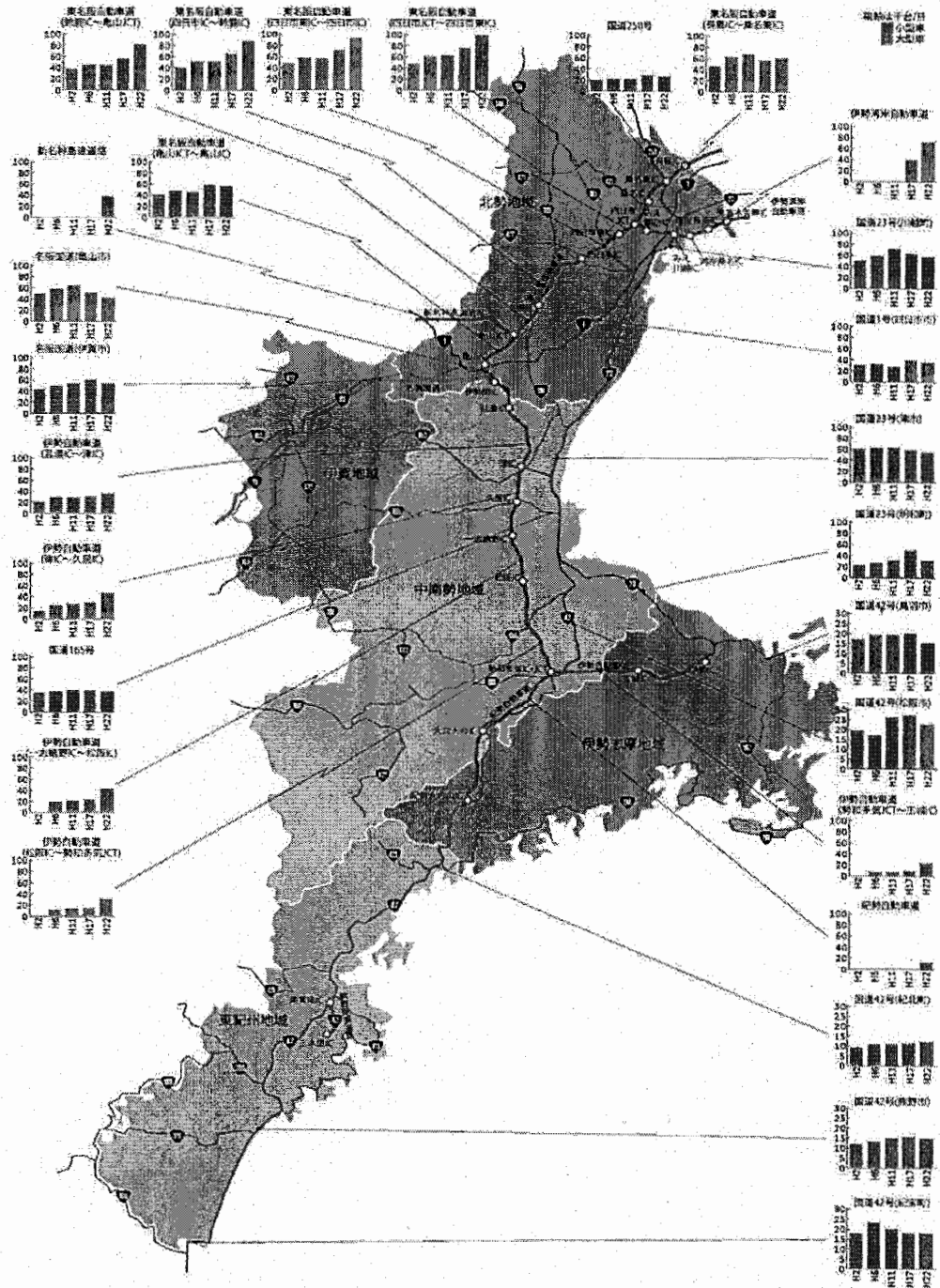


資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成 25 年、国土交通省記者発表資料)

### ◆県内主要道路における交通量の推移

県内主要道路の交通量にかかる20年間の推移においては、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。

#### ■ 県内主要道路における交通量の推移（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

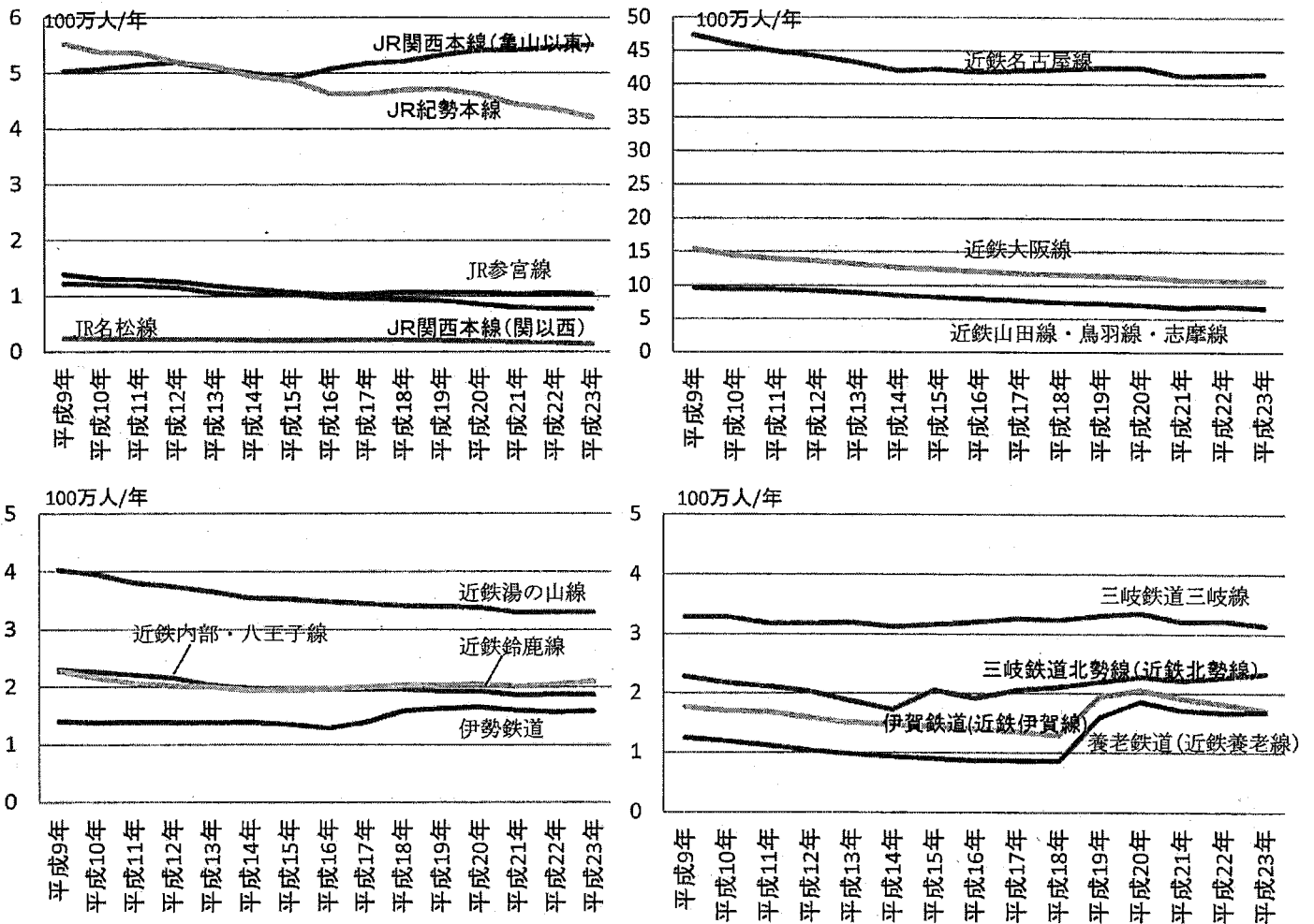
三重県内の鉄道は、名古屋、大阪から県内主要都市や伊勢志摩を直接結ぶ近鉄線、名古屋から県南部を結ぶJR線が幹線として運行されるとともに、北中勢を中心に地方鉄道会社による支線などがネットワークされています。

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ます。その要因としては、少子化に伴う鉄道を利用する通学人口の減少、道路の利便性向上に伴う自家用車の増加、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、本数減等に伴う乗継・乗換利便性の低下などが考えられます。近年は、観光向けに開発された近鉄特急「しまかぜ」が大阪、名古屋、京都と伊勢志摩の間を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

リニア中央新幹線については、平成26年度から東京（品川）～名古屋間の建設工事が開始され、平成39年（2027年）に開業する予定です。名古屋～大阪間は平成57年（2045年）に開業予定であり、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

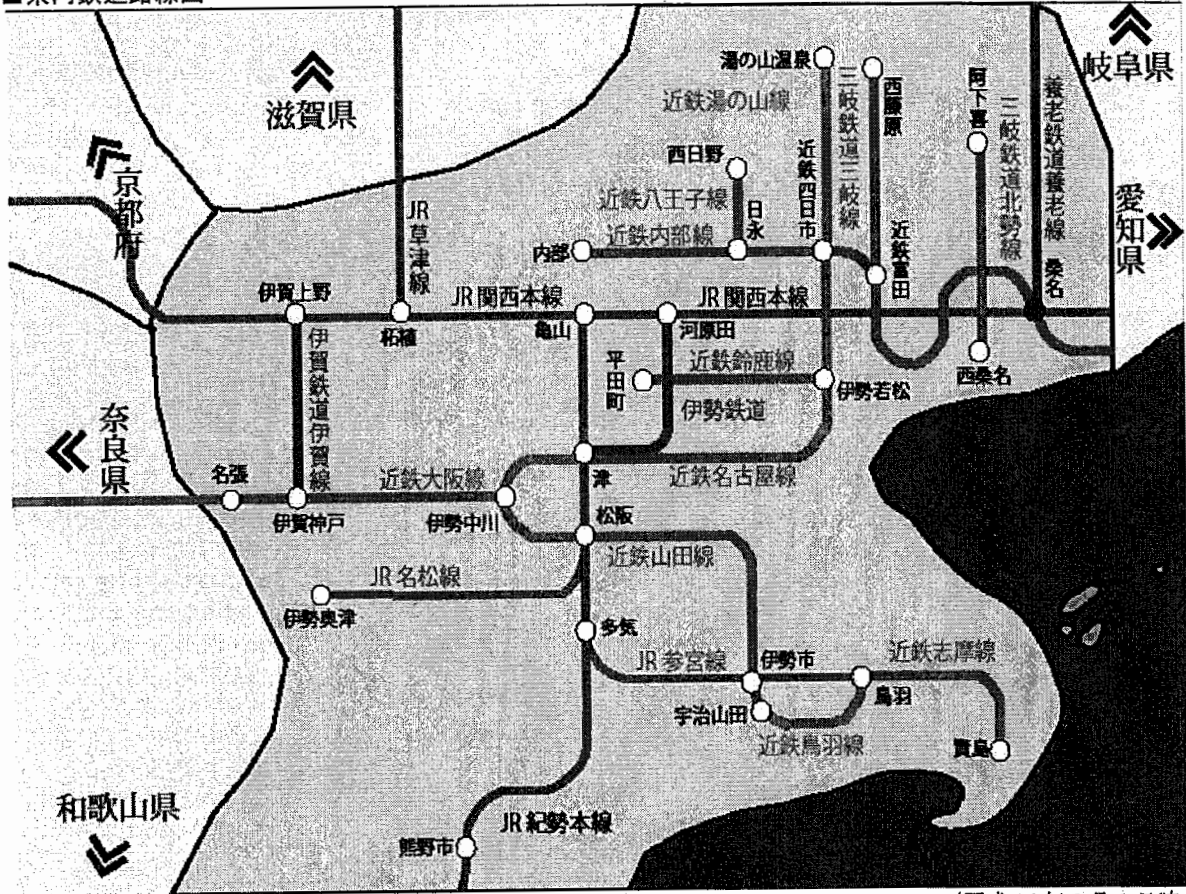


資料: 鉄道各社

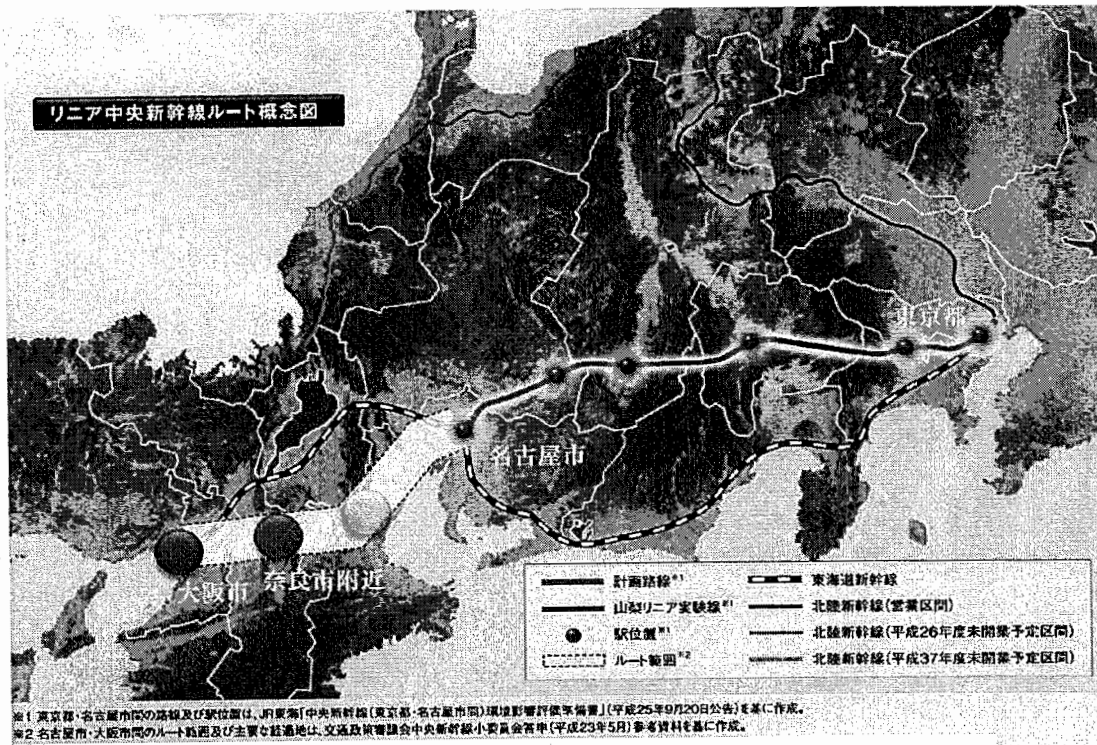
注) 平成19年に近鉄養老線が養老鉄道へ、近鉄伊賀線が伊賀鉄道へ移管されたことにより、平成19年以降の乗車人員には接続駅である桑名駅、伊賀神戸駅の乗車人員が計上されていません。



■県内鉄道路線図



(平成 26 年 8 月 1 日時点)



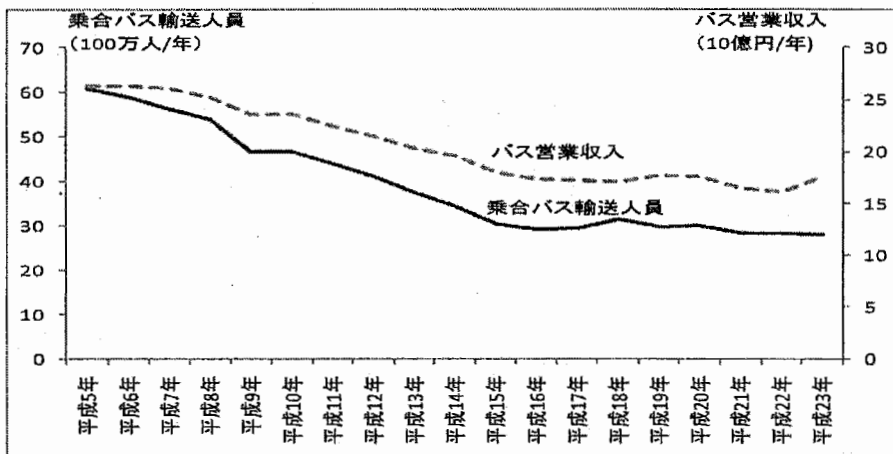
### (3) バス

#### ◆路線バス

県内の乗合バスについては、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、東員町で運行おり、輸送人員は、鉄道同様減少傾向にあります。また、県内バス路線の一部では、路線維持のため、県、市町等が運行経費を補助するとともに、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。

県内を発着する高速バスについては、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）が平成 26 年 8 月 1 日現在、13 市 12 町合計 167 系統で運行されています。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 <sup>※1</sup>	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 <sup>※1</sup>	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 <sup>※2</sup>	7	御浜町 <sup>※2</sup>	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

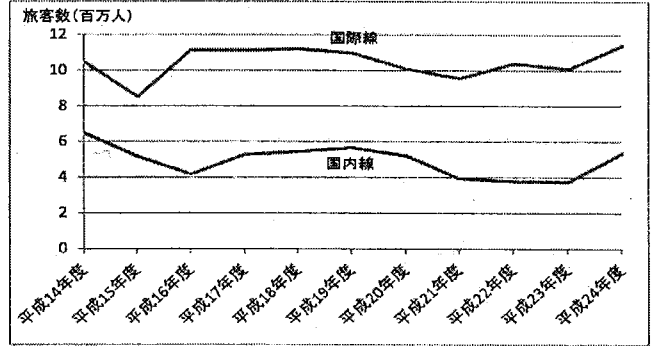
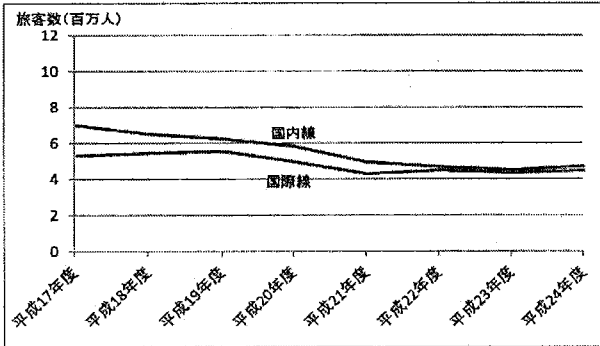


(4) 航空

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、桑名市および四日市市から高速バスが運行されており、また、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、関西国際空港とも旅客数が伸び悩んでいましたが、近年はLCCの就航などにより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旅客数

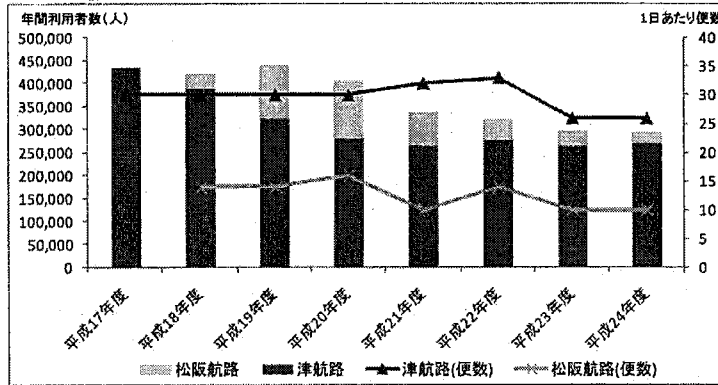


《中部国際空港》

《関西国際空港》

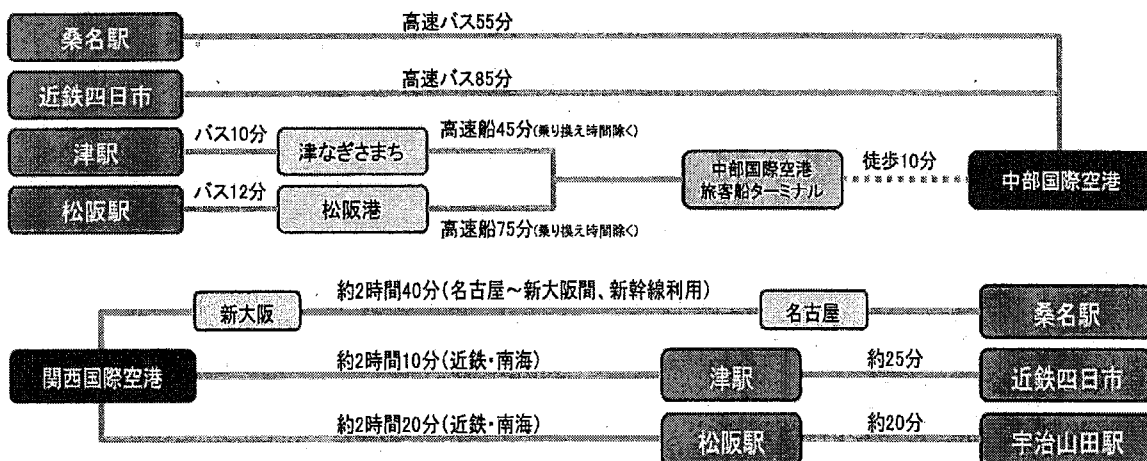
資料：中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

■ 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



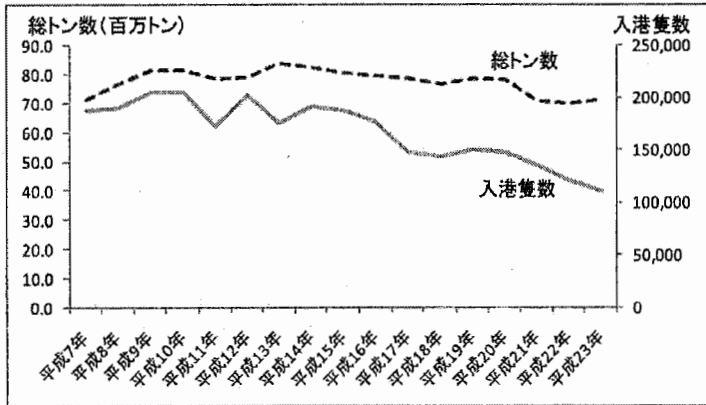
資料：三重交通ホームページ、津エアポートラインホームページ、Yahoo!JAPAN 路線情報

(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。総トン数のうち四日市港が占める割合は、平成 23 年度において 7,130 万トンのうち 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。

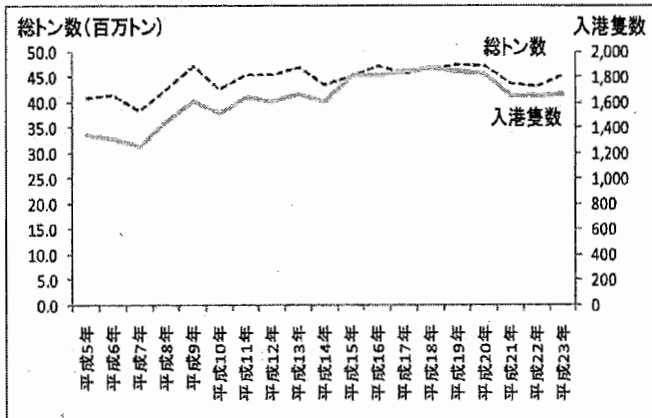


■県内への入港船舶隻数および総トン数の推移

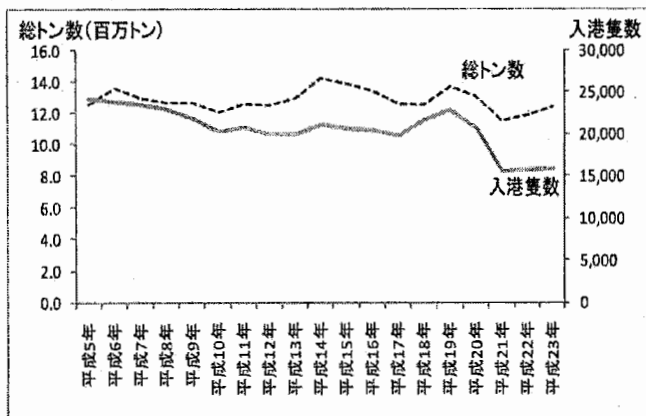
※対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鵜殿港の合計

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》

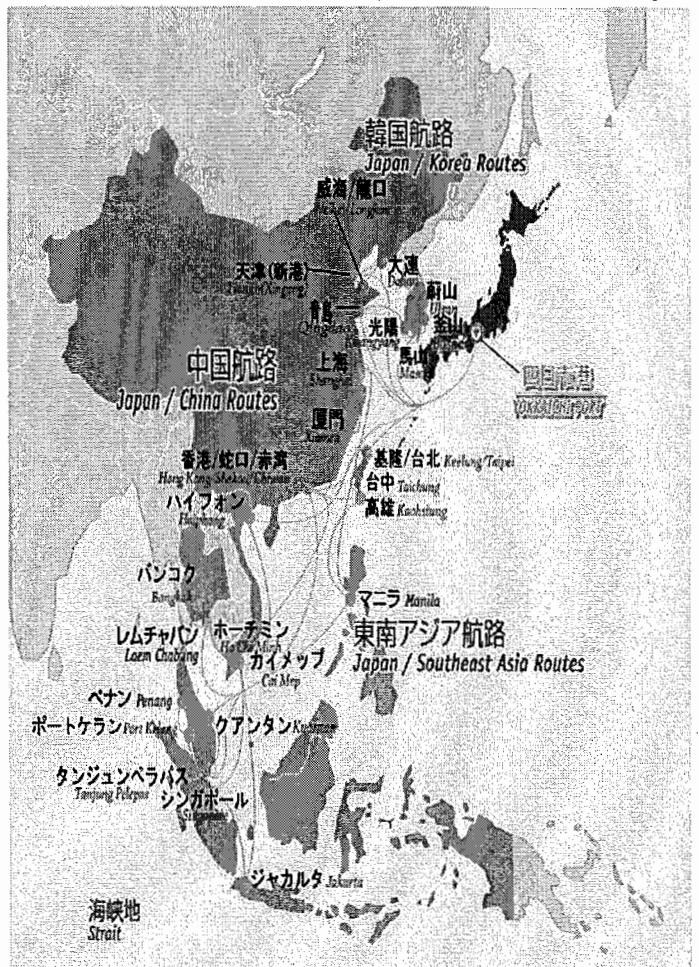


《内航》



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

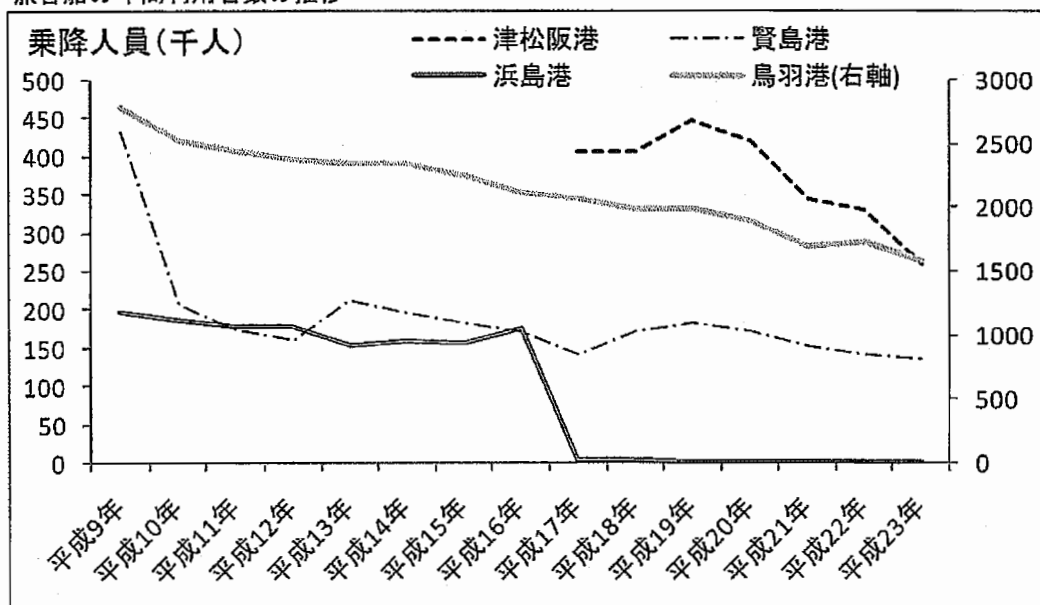
旅客船については、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）と中部国際空港間、鳥羽港と愛知県伊良湖港間、および鳥羽市内と志摩市内で運航されています。このうち鳥羽市内の離島航路、ならびに志摩市の和具～賢島間の航路は本土と離島を繋ぐ航路となっており、離島の生活交通確保のためにも存続が求められます。

■ 三重県内の旅客定期航路

(平成26年10月1日時点)

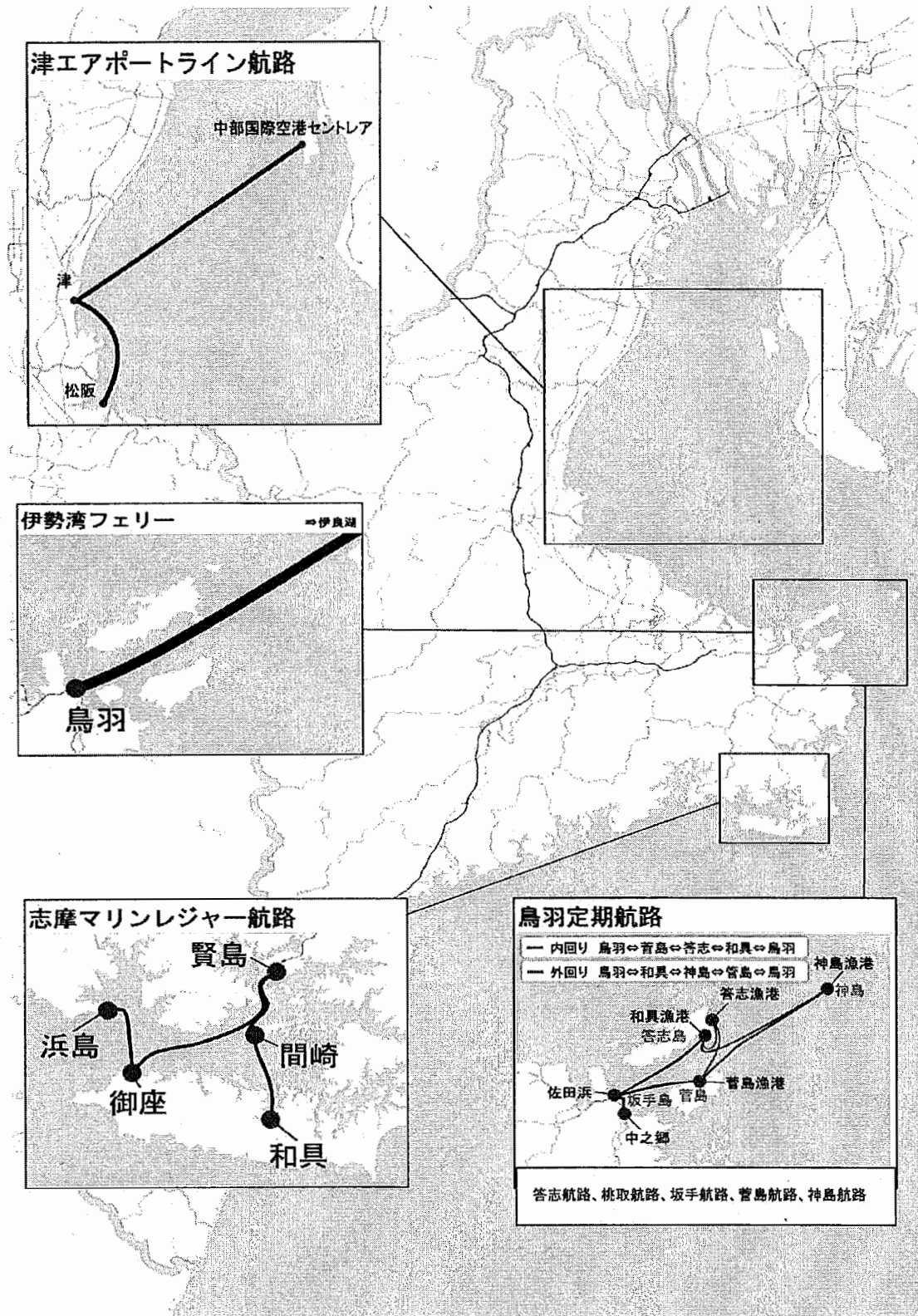
区間	1日あたり便数	運航主体	備考
津なぎさまち～中部国際空港	13往復26便	津エアポートライン	
松阪港～中部国際空港	5往復10便	津エアポートライン	全便津なぎさまち経由もしくは乗り継ぎ
鳥羽港～伊良湖港	8往復16便	伊勢湾フェリー	曜日や季節によって最大13往復まで増便あり
鳥羽～神島	鳥羽発4便、神島発4便	鳥羽市	
鳥羽～答志島(答志・和具)	鳥羽発10便、答志島発9便	鳥羽市	
鳥羽～答志島(桃取)	鳥羽発10便、答志島発10便	鳥羽市	
鳥羽～菅島	鳥羽発8便、菅島発10便	鳥羽市	
鳥羽～坂手	鳥羽発14便、坂手発15便	鳥羽市	
賢島～御座～浜島	5便	志摩マリンレジャー	
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）への対応状況は、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やや下回っています。

#### ■ 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>1</sup>の移動等円滑化基準<sup>2</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。これは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により、ノンステップバスへの置き換えが遅れていることが要因と考えられます。

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>1</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>2</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に対する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つながる取組などが期待されます。

### ◆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、利用者のニーズに対し臨機応変な対応が可能です。

### ◆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が進められており、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。