

三重県総合交通ビジョン

～ 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をめざして ～

平成27年3月

三 重 県

■はじめに

かつて伊勢神宮や熊野三山への参拝のためのアクセスルートとして、東海道を始めとする各方面から当地域への街道が多数つくられてきました。現存する主要道路の多くは街道をベースに整備され、それとあわせて鉄道やバス等の公共交通が発展してきました。また、本県の特徴でもある南北に連たんする都市群は、これらの主要道路に沿って形成されており、古の時代から交通は県の発展と密接につながる重要な社会資本ということが出来ます。

今後、人口急減と高齢化の急速な進展が予測されるなか、生活の質の維持・確保、交流や経済活動等を支える手段となる地域公共交通の役割は一層増していきます。

さらに、三重県においては新名神を始めとする高規格幹線道路の延伸やリニア中央新幹線など新たなインフラの概成が見込まれており、人の流れが大きく変わりうる時代へと向っています。今回策定した「三重県総合交通ビジョン」では、そのような時代の潮流を踏まえ、20年後を見据えた安全・安心で快適な生活と活力ある経済活動を支える交通の姿を描いています。その実現に向け、国、県、市町、交通事業者、県民、その他多様な分野の関係者が協創しながら取組をすすめ、「幸福実感日本一」の三重をめざしてまいります。

結びに、本ビジョンの策定にあたり、貴重なご意見やご提案をいただきました「三重県総合交通ビジョン策定懇話会」委員のみなさまをはじめ、ご協力をいただきました多くの方々に心からお礼を申し上げます。

平成 27 年 3 月

三重県知事 鈴木 英敬

■三重県総合交通ビジョンについて

1 趣 旨

少子高齢化をはじめとする将来の社会情勢の変化に対応した生活交通の維持確保、観光誘客のほか、さまざまな経済交流活動の広域化を担うリニア中央新幹線や高速道路の整備の進展などの新たな動向等を見据えた本県の交通に関する総合的な政策の方向性を示し、安全、快適で利便性の高い交通基盤の確立をめざします。

2 実施期間

平成 27（2015）年度からおおむね 20 年後を見据えた期間とします。ただし、長期間となるため、予測ができない急激な社会情勢の変化や新たな動向等を踏まえ、必要に応じて適宜見直すこととします。

3 位置づけ

「三重県総合交通ビジョン」は、「みえ県民カビジョン」の部門別施策方針として位置づけられるとともに、交通政策における先行的な方針となります。

4 構 成

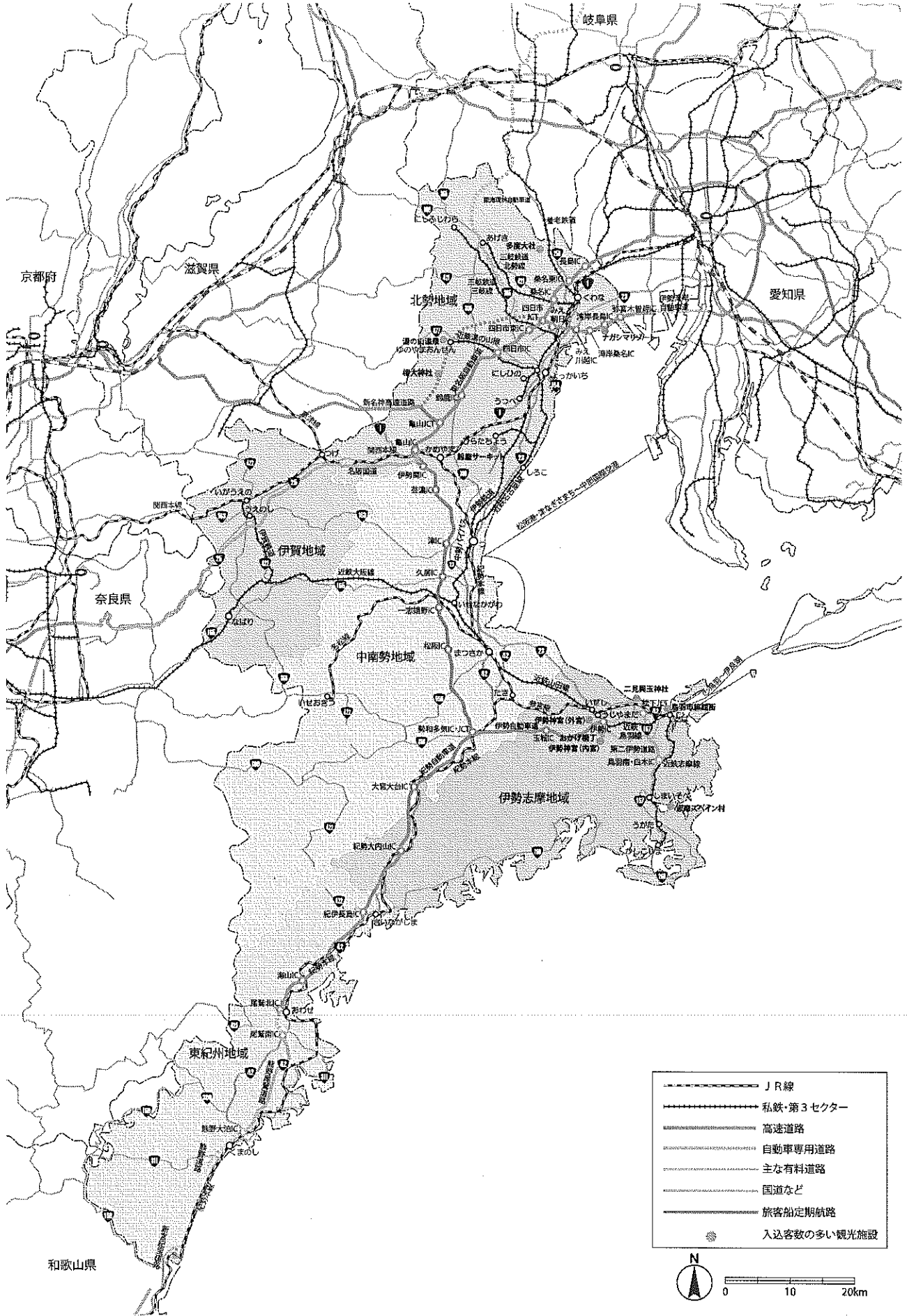
「三重県総合交通ビジョン」は、全 5 章で構成しています。第 1 章「三重県の概況」では三重県の社会情勢や交通の現状等、第 2 章「三重県の交通課題」ではテーマ別の交通課題を、第 3 章では基本理念を、第 4 章「基本方針」では交通の将来像を、第 5 章「実施方針」では行政、交通事業者、県民等の役割や施策の方向性を示しています。

5 主な関連法令等

「三重県総合交通ビジョン」は、以下の法令等の内容と整合を図りながら策定しました。

- ①交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日施行）
- ②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
（平成 26 年 5 月 21 日改正・平成 26 年 11 月 20 日施行）
- ③国土のグランドデザイン 2050（平成 26 年 7 月 4 日公表）
- ④交通政策基本計画（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）

◆三重県全体図



- JR線
- 私鉄・第3セクター
- 高速道路
- 自動車専用道路
- 主な有料道路
- 国道など
- 旅客船定期航路
- 入込客数の多い観光施設



目 次

三重県総合交通ビジョンについて

第1章 三重県の概況	1
1-1 社会経済状況	1
1-2 行動目的にみる人の移動	9
1-3 交通基盤・サービスの状況	15
交通に関わる新たな技術の動き	28
第2章 三重県の交通課題	29
2-1 県民の日常生活を支える交通に対する課題	29
2-2 交流や経済活動を支える交通に対する課題	30
2-3 安全・安心な交通に対する課題	31
2-4 次世代を支える交通に対する課題	31
第3章 基本理念	32
第4章 基本方針	33
4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築	33
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上	33
4-3 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進	34
4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備	35
第5章 実施方針	36
施策の推進について	36
5-1 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	37
5-1 モビリティ・マネジメントの推進	37
5-1 自転車の積極的な活用	39
5-2 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	40
5-2 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	41
5-2 空港の機能強化	43
5-2 総合港湾としての四日市港の機能強化	45
5-3 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	46
5-3 交通基盤施設の維持管理	46
5-1・3 誰もが安全に移動できる交通	47
5-3 交通安全の推進による安全・安心のまちづくり	47
5-4 新たな交通技術や情報通信技術の活用の検討	48
5-1・2・3 県内道路の整備、維持管理、TDMの推進	49
5-1・3 交通機関ナンバリングによる利便性の向上	49
参考資料	51

第1章 三重県の概況

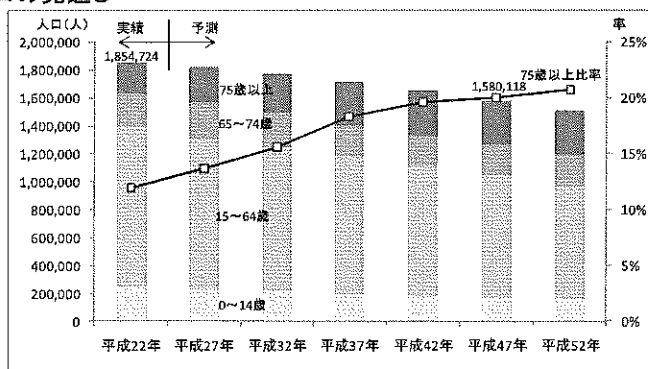
1-1 社会経済状況

(1) 今後の人口動態の変化

◆ 高齢化の進展と人口減少社会の到来

三重県の人口は今後減少するとともに、高齢化が進展する結果として、平成47年(2035年)には75歳以上の後期高齢者の比率が20%に達するものと想定されています。

■ 三重県の将来人口の見通し

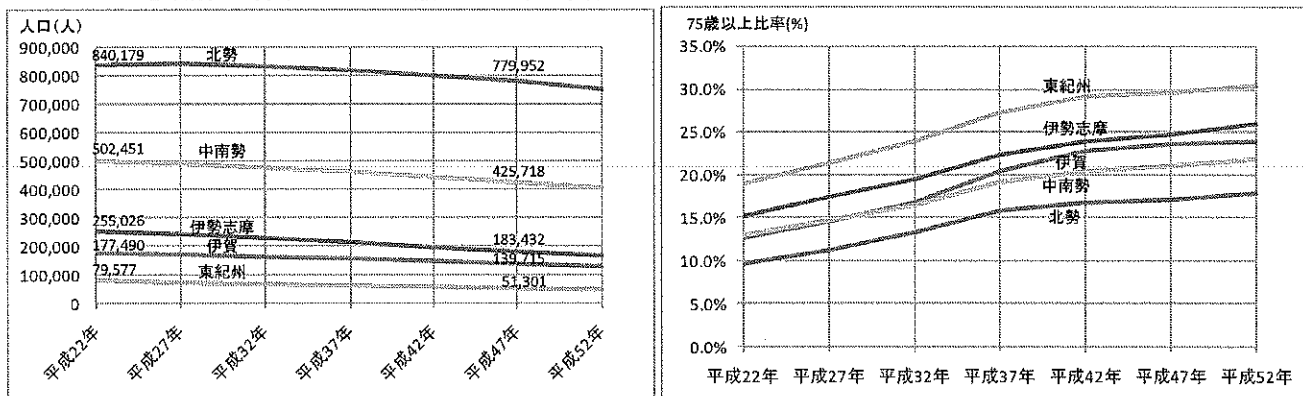


資料:日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

地域別に人口変化を見ると、特に伊勢志摩地域や東紀州地域で人口減少が大きく、また高齢化率も高くなり、平成47年時点では75歳以上の比率が東紀州地域では30%に達するものと想定されています。

高齢者が多くなると、加齢に伴う身体機能の低下等により自家用車の利用をやめる人も出てくるため、生活のための移手段の確保が必要とされています。

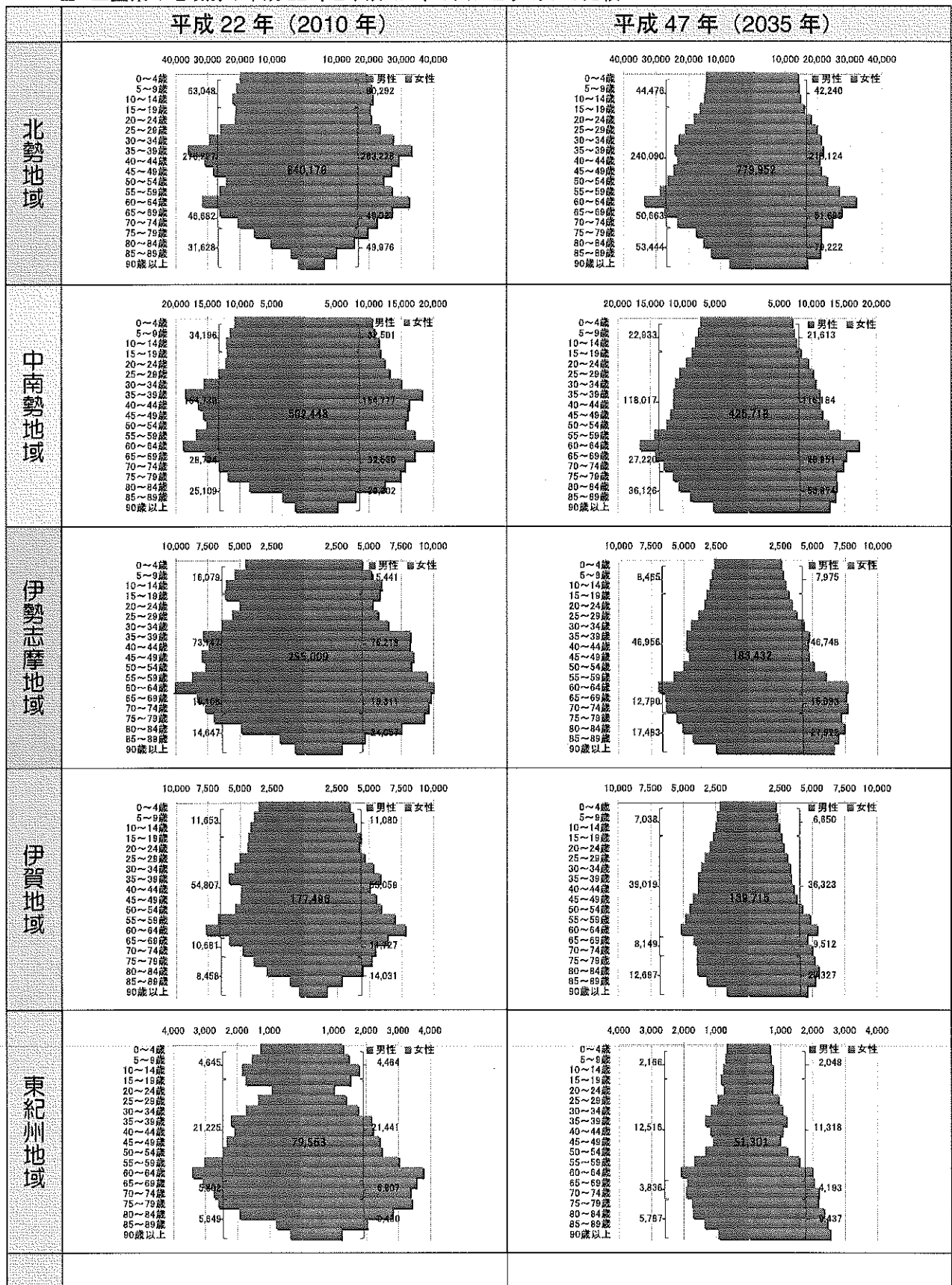
■ 地域別¹の将来人口と75歳人口比率の変化



資料:日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

¹北勢地域:四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町 中南勢地域:津市、松阪市、多気町、明和町、大台町 伊勢志摩地域:伊勢市、鳥羽市、志摩市、玉城町、度会町、大紀町、南伊勢町 伊賀地域:名張市、伊賀市 東紀州地域:尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町

■ 三重県の地域別の平成22年と平成47年の人口ピラミッドの比較



資料：日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

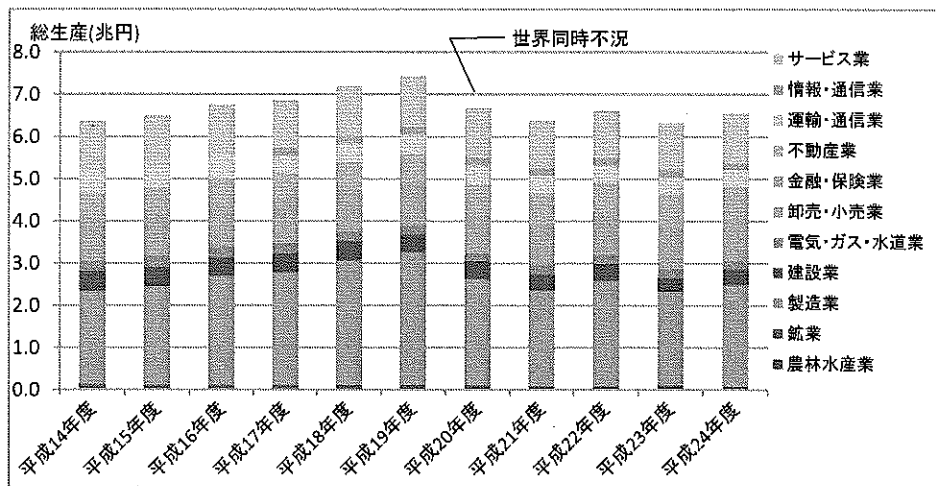
(2) 産業

◆ 県内の生産を支えてきた製造業の伸び悩み

本県は日本全体と比較すると、県内総生産に占める製造業の割合が高くなっています。

2000年代初頭に液晶関連企業が多く立地したこともあり、平成15年度以降、製造業の産出額が増加しましたが、平成19年度をピークに、平成20年度以降の世界同時不況や、アジア諸国の製造業の台頭などもあって製造業の生産額が伸びていません。

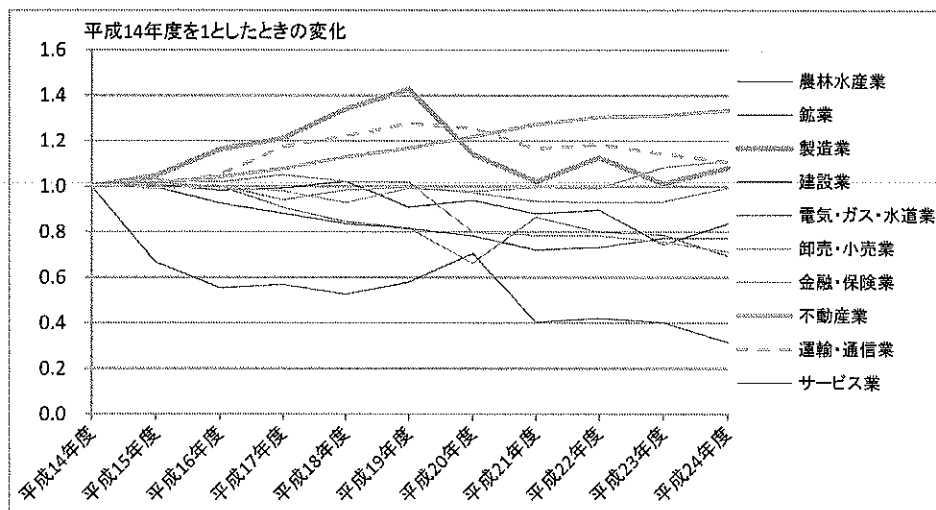
■ 産業別生産額の推移



資料：県民経済計算（各年度版、三重県）

平成14年度を1としたときの各産業の生産額の変化を見ると、10年間で生産額が伸びている産業は不動産業、運輸・通信業、卸売・小売業、製造業の4つとなっています。特に不動産業は世界同時不況の影響を受けず、順調に生産額が伸びています。

■ 産業別生産額の伸び率の推移



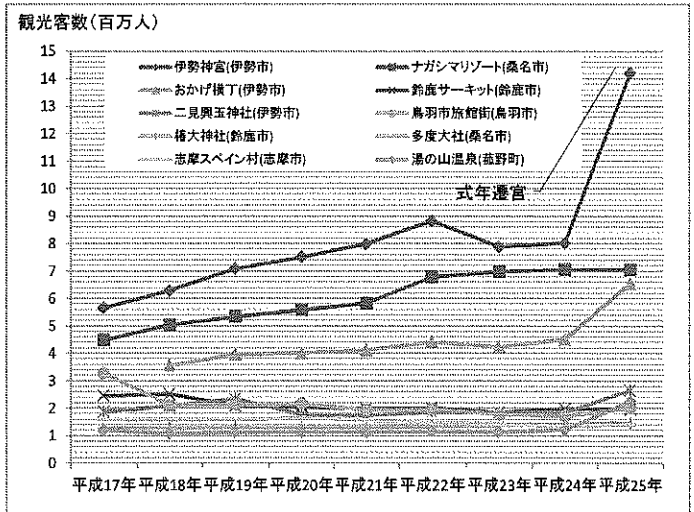
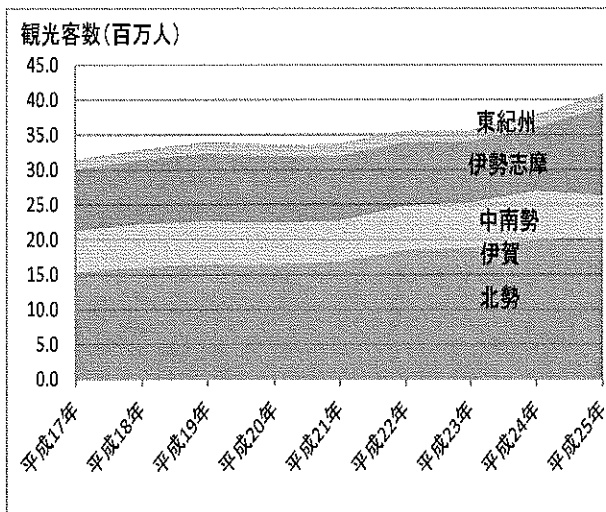
資料：県民経済計算（各年度版、三重県）

(3) 観光

平成25年までの数年間の地域別観光入込客数では、県内への観光客は緩やかな増加傾向にあり、県内への観光ニーズは高いものと考えられます。また平成25年においては県外および訪日外国人観光客数が伊勢神宮遷宮効果もあり増加しました。

県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好ですが、観光シーズンや大規模イベント開催時における観光施設周辺の道路では大規模な混雑が発生しています。そのような中、伊勢神宮周辺では、公共交通機関の利用促進やパークアンドバスライドなどの交通需要マネジメントに取り組んでいます。

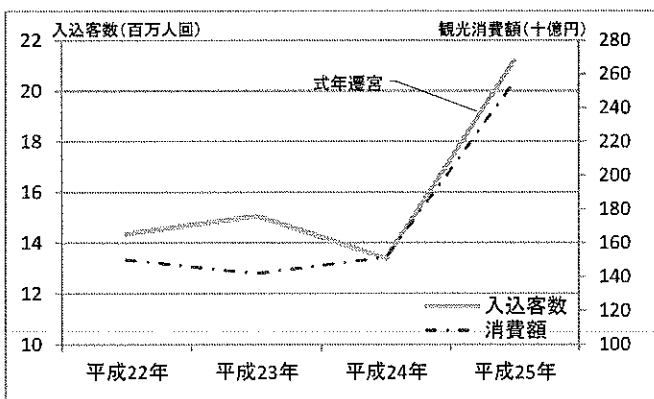
■ 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数



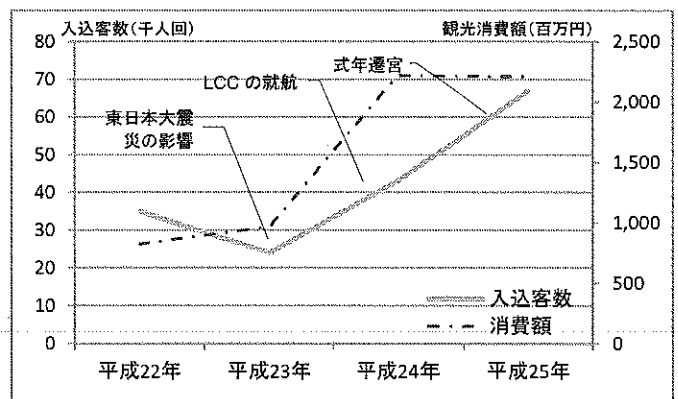
資料:三重県統計書(各年版)および三重県観光政策課資料

■ 県外および訪日外国人観光客数と観光消費額の推移

《県外からの観光客(宿泊+日帰り)》



《訪日外国人観光客(宿泊+日帰り)》



資料:全国観光入込客統計(各年版、観光庁)

◆伊勢神宮のパークアンドバスライド

毎年、年末年始や大型連休の伊勢神宮周辺の渋滞を緩和するため、神宮周辺へ向かう自家用車を臨時駐車場へ誘導し、お客様をシャトルバスで送迎するパークアンドバスライドを行っています。

実施時には伊勢自動車道伊勢西IC、伊勢ICの出口規制を行い、自家用車を伊勢二見鳥羽ライン上の仮設サンアリーナICから県営サンアリーナ周辺の臨時駐車場へ誘導します。さらに、国道23号のうち1車線をシャトルバス専用レーンとすることで、神宮周辺に直接向かう車の渋滞に巻き込まれることなく円滑に到達できます。

(4) 災害

◆ 水害による交通機能の障害

これまで幾度となく台風や集中豪雨などの水害により県内の道路や鉄道が寸断されてきました。近年では、平成21年(2009年)の台風18号により、JR名松線で土砂崩れによる不通区間が発生し、また、平成23年(2011年)の紀伊半島大水害や平成25年(2013年)の台風18号により、県内各地で道路災害が発生し、交通機能に支障を来しました。

これらのことから土砂災害や洪水などによる被害を軽減するための対策が進められています。また、緊急時の救助・救援、災害時の復旧・復興を担う「命の道」として、災害に強い高規格幹線道路等の整備が進められています。

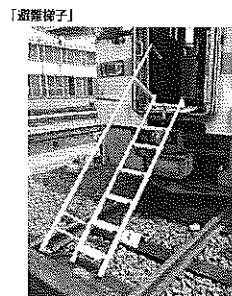
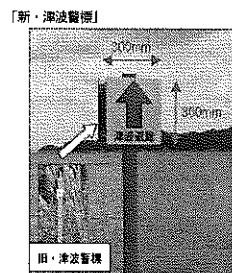
◆ 南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生の懸念

南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生が懸念されています。特にリアス式海岸が続く熊野灘沿岸部では、津波による多くの集落の孤立が懸念され、内陸の広域幹線道路から、いち早く沿岸部に至るルートを確認する道路啓開が必要となります。このことから県では、道路啓開基地整備や道路構造強化に取り組むとともに、国土交通省などと連携して道路啓開マップを活用した道路啓開訓練などを実施しています。同様にJR東海や近鉄では、南海トラフ地震発生時の対応策として、緊急避難誘導標の設置や、避難はしごの搭載を進めています。

■ JR東海における南海トラフ地震発生時の津波避難対策

- ① 関西本線、紀勢本線、名松線、参宮線の津波到達が予想される地域を「津波危険予想地域」(県内約128km)として設定し、同地域内の線路脇約100mおきに避難場所までの方向を示した「津波警標」を設置
- ② 上記地域内を乗務するすべての乗務員に避難場所、ルートを示した「津波避難地図」を常時携帯
- ③ 津波避難に対応した「避難場所案内図」を上記地域内の全駅に掲出
- ④ 地震等により停車した際、運転士の安全確認により、津波の恐れのないところまで列車を移動
- ⑤ 全編成に発電機能付き携帯ラジオと避難はしごを搭載

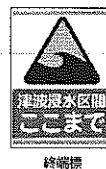
資料：JR東海ニュースリリース(平成26年11月12日)ほか



■ 近鉄における南海トラフ地震発生時の津波避難対応策

- ① 名古屋線、山田線、鳥羽線、志摩線、鈴鹿線、内部線の津波浸水予想区域(県内約69km)を対象に、「緊急避難誘導標」を設置
- ② 特急列車および一般列車への携帯ラジオと避難はしごの搭載
- ③ 「津波発生時の緊急避難場所」地図を全乗務員が携帯
- ④ 津波発生時の公共避難所への地図を津波浸水予想区域の全駅に掲出

資料：近畿日本鉄道株式会社提供(平成26年11月30日現在)



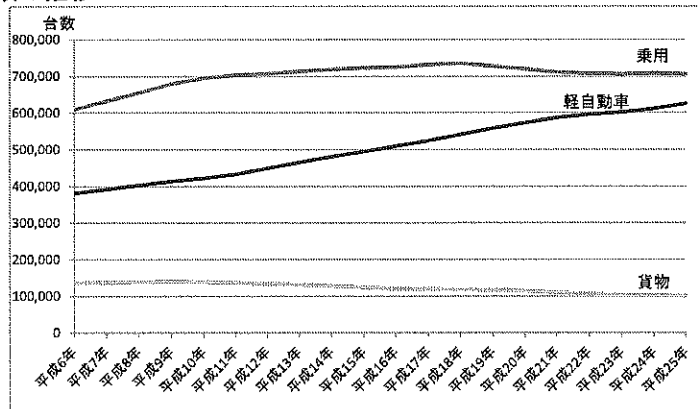
(5) 自動車保有・運転免許

県内の自動車保有台数は軽乗用車が一貫して増加しており、県全体で自家用車への依存傾向があります。

運転免許保有者の伸び率は人口ではなく、世帯数の伸び率に比例して増加しています。

三重県では免許返納者への路線バス運賃割引制度があるものの、高齢運転者の運転免許の返納は進んでおらず、平成25年の65歳以上免許保有者に占める返納者の割合は47都道府県中4番目に低く、5年間の平均では47都道府県中、最も低くなっています。

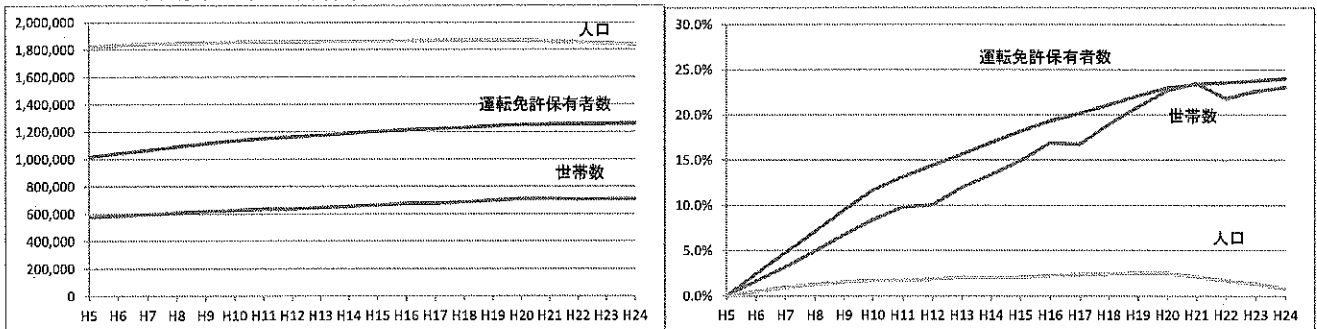
■ 自動車保有台数の推移



※乗用車の値は軽自動車を含まない値となっています。

資料：三重県自動車数要覧((社)日本自動車販売協会連合会三重県支部)

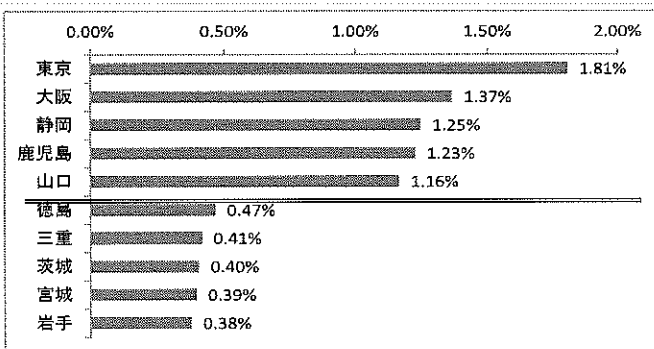
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※人口、世帯数は月別人口調査に基づきます。ただし国勢調査年においては国勢調査結果となっています。

資料：交通統計((財)交通事故分析センター)、国勢調査、月別人口調査

■ 65歳以上免許保有者に占める平成25年の返納者の割合と下位10県の順位の過去5年間の推移



	H21	H22	H23	H24	H25	平均順位
群馬	23	18	18	39	38	24.5
北海道	33	31	35	35	39	33.5
岐阜	28	26	28	38	40	30.0
佐賀	24	38	39	42	41	35.8
福島	14	22	32	41	42	27.3
徳島	37	32	21	37	43	31.8
三重	40	45	44	45	44	43.5
茨城	34	36	37	43	45	37.5
宮城	17	28	40	44	46	32.3
岩手	39	40	42	47	47	42.0

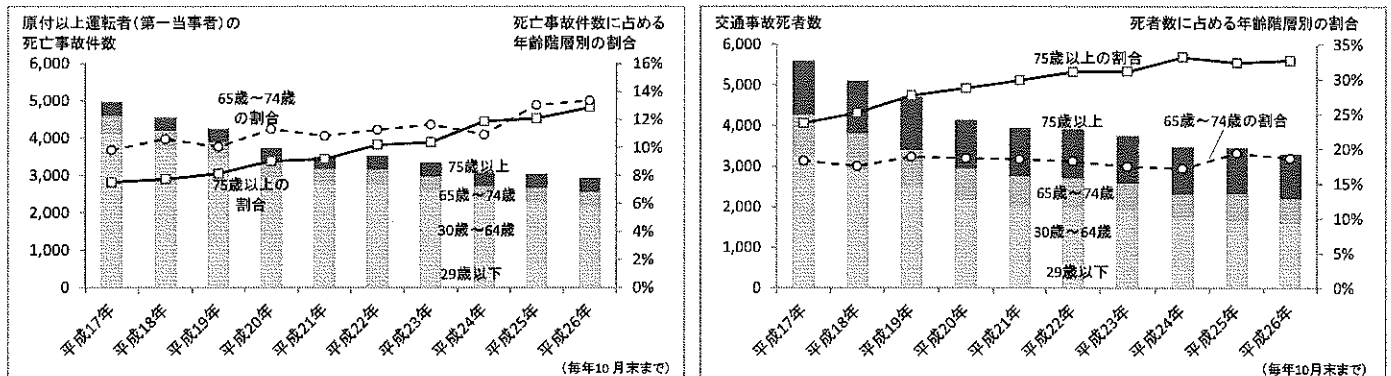
資料：運転免許統計(平成25年、警察庁)

(6) 交通事故

◆全国の死亡事故の傾向

全国的にはここ10年間の交通死亡事故の件数は減少してきているものの、65歳以上の運転者が第一当事者（最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。）となる死亡事故件数、割合とも増加しています。また、交通事故死者総数は減少しているものの、他の年代と比べて75歳以上の死者数はそれほど減少しておらず、その結果、交通事故死者数に占める75歳以上の人の割合が増えています。

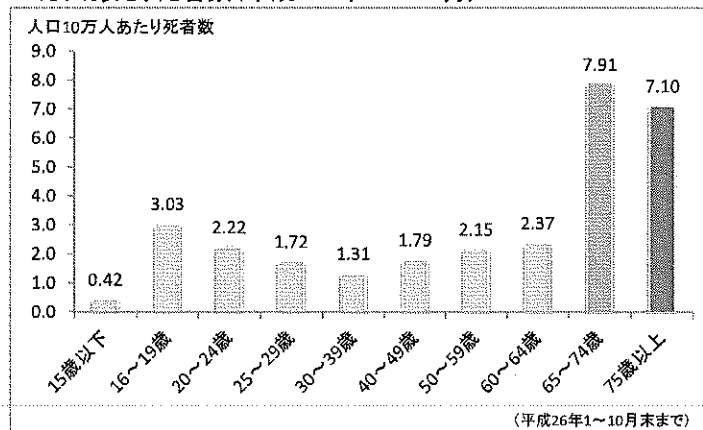
■ 原付以上運転者（第一当事者）の年齢層別死亡事故件数と年齢層別死者数の推移



資料：交通事故統計（平成26年、警察庁）

人口10万人あたりの死者数を見ると、65歳以上は他の年代と比べて死者数が多くなっています。

■ 年齢層別人口10万人あたり死者数（平成26年1～10月）



資料：交通事故統計（平成26年、警察庁）

◆三重県内の高齢者にかかる死亡事故の傾向

三重県内の交通事故の実態に関しては、65歳以上が第一当事者となる死亡事故が平成25年では25件あり、死亡事故全体の27.8%ありました。過去4年間では、平成21年が22.5%、平成22年が25.0%、平成23年が25.3%、平成24年が32.3%と65歳以上が第一当事者となる死亡事故の件数の比率が高い状態となっています。

■ 三重県における第一当事者の年齢層別事故件数（平成25年1～12月）

	0～9歳	10～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上	不明	合計	子ども	高校生	若年者	高齢者
人身事故	42	531	2,150	1,696	1,614	1,213	1,267	1,160	131	9,804	96	63	1,627	1,764
構成率%	0.4	5.4	21.9	17.3	16.5	12.4	12.9	11.8	1.3	100.0	1.0	0.6	16.6	18.0
死亡事故	0	5	10	14	15	12	13	21	0	90	0	1	8	25
構成率%	0.0	5.6	11.1	15.6	16.7	13.3	14.4	23.3	0.0	100.0	0.0	1.1	8.9	27.8

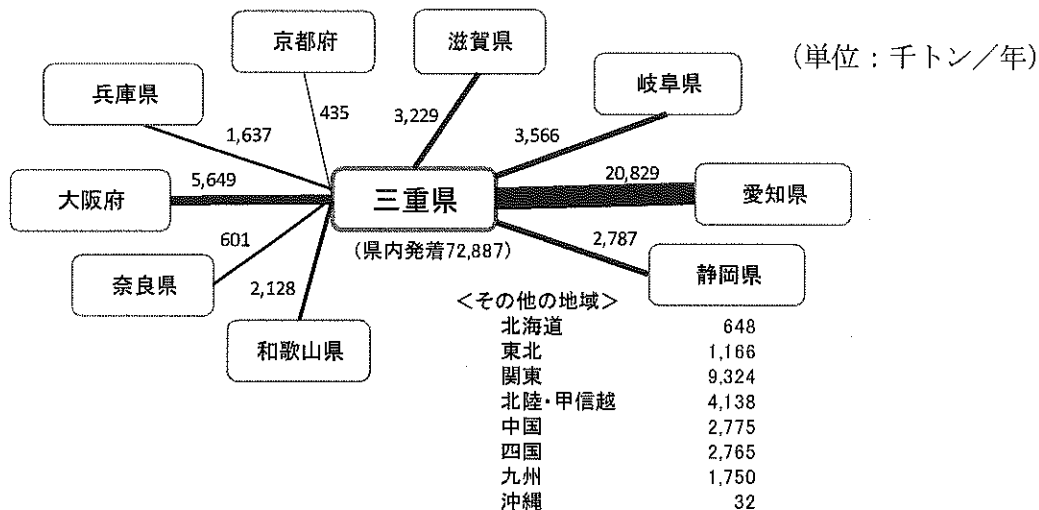
※子どもは中学生以下、若年者は16～24歳、高齢者は65歳以上をいう。資料：三重の交通統計（平成25年版、三重県警察）

(7) 県外との物の動き

◆ 年間を通じた三重県と他都道府県との間の物の動き

愛知県との間で年間約 20,829 千トンもの貨物が移動しているほか、大阪府、および隣接する岐阜県や滋賀県との間の貨物の輸送が多くなっています。また、東海地方、近畿地方以外でも各地域との輸送があり、物の動きは全国各地に分散する傾向があります。

■ 三重県と他都道府県との1年間の物の動き(平成24年度、流出入合計)



資料：貨物地域流動調査（平成24年度、国土交通省）

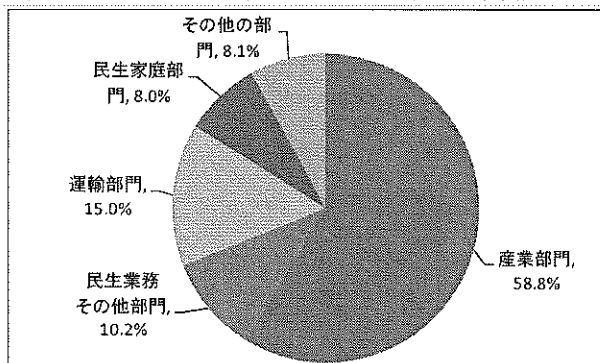
(8) 環境

三重県内で排出される温室効果ガスの15%は運輸部門から排出されており、運輸部門が占める割合は全国平均（19.4%）と比べて低くなっています。また、本県では、製造業を中心に産業部門からの排出が58.8%と、全国平均（34.5%）と比べて全体に占める割合が高くなっています。

三重県内の旅客交通の9割近くは自家用乗用車が占めており、温室効果ガスの大きな排出源となっています。

なお、三重県では、「三重県地球温暖化対策実行計画」に基づき、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といった施策を通じて温室効果ガスの排出量の削減に取り組んでいます。

■ 温室効果ガス(二酸化炭素)の排出部門別排出量割合(平成20年度)



資料：三重県地球温暖化対策実行計画(平成24年3月)

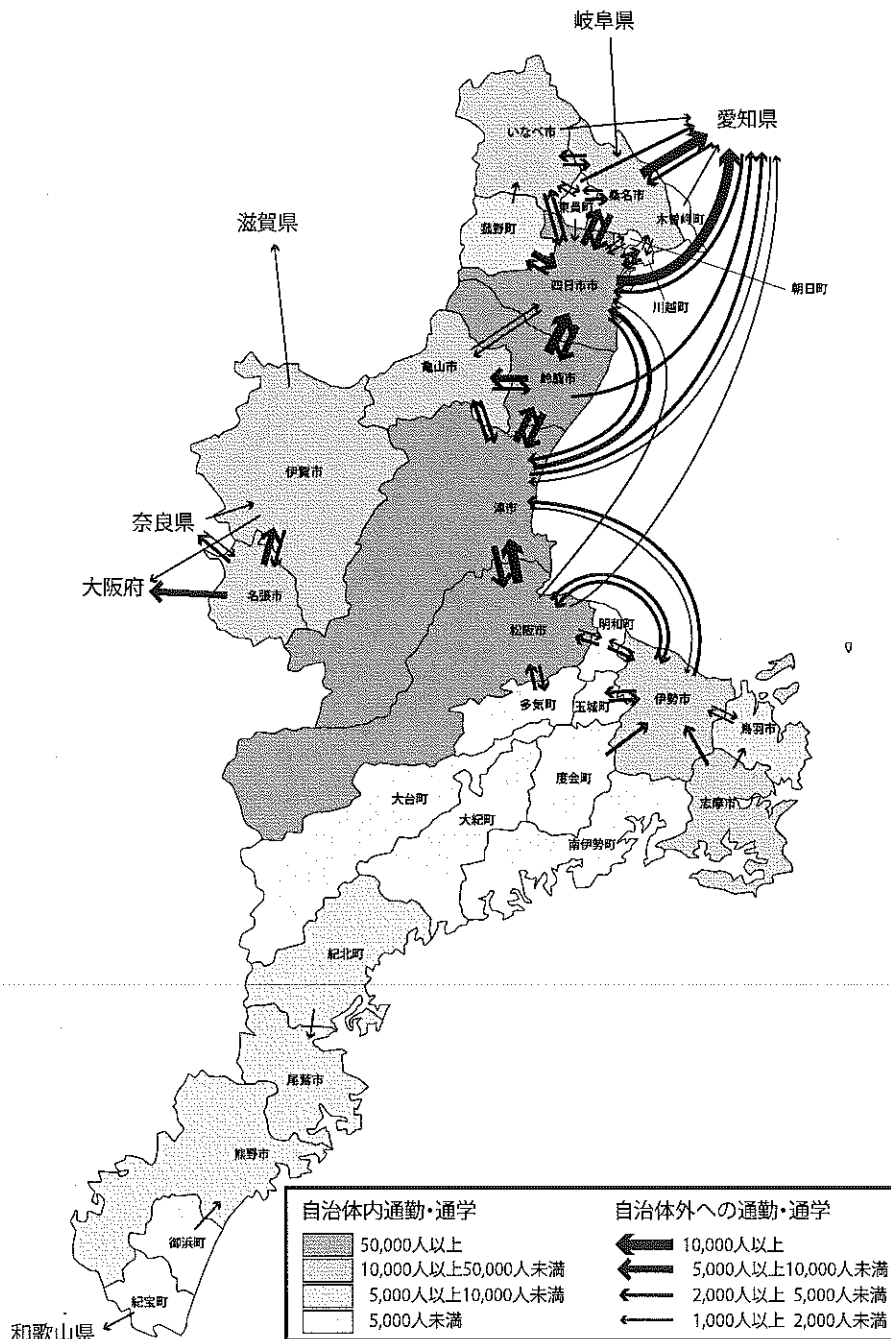
1-2 行動目的にみる人の移動

(1) 居住者の通勤・通学行動

県内の自治体では、隣接する自治体間を移動する通勤・通学者のほか、四日市市と津市、津市や松阪市と伊勢市といった都市間を移動する通勤・通学者や、四日市市、桑名市を中心に愛知県内への通勤・通学者も多数存在します。

また、伊賀地域では大阪府や奈良県、滋賀県への通勤・通学者が多数存在するとともに、東紀州地域の紀宝町では和歌山県内への通勤・通学者も存在します。

■ 県内自治体居住者の通勤・通学先分布



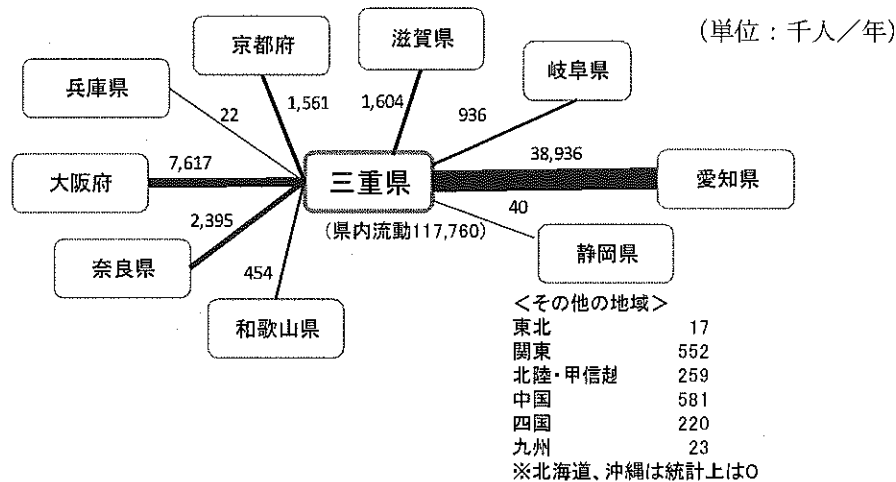
資料：国勢調査(平成22年、総務省統計局)より作成

(2) 県外との人の動き

◆年間を通じた三重県と他都道府県との間の人の動き

愛知県との間で年間約 4,000 万人もの人が移動しているほか、大阪府や奈良県など近畿地方各府県との間の人の移動も多くなっています。

■ 三重県と他都道府県との1年間の人の動き(平成24年度、流出入合計)



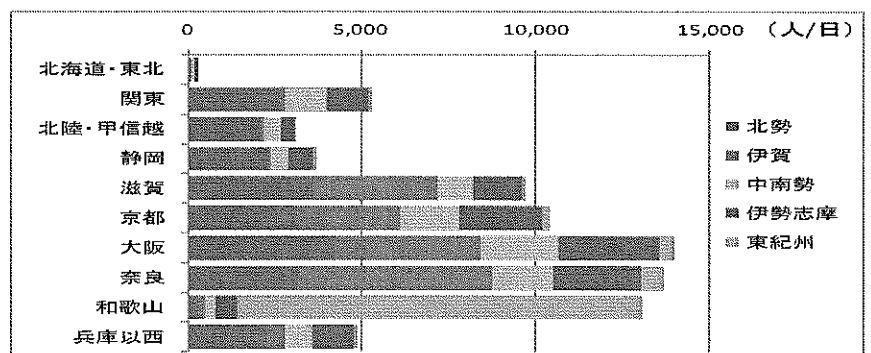
資料：旅客地域流動調査(平成24年度、国土交通省)

◆東海地方以外の地域からの県内各地域への流入

東海地方(愛知県、岐阜県)以外の地域から県内各地域への流入では、大阪府、奈良県、和歌山県など近畿地方の各府県からの流入が多くなっています。

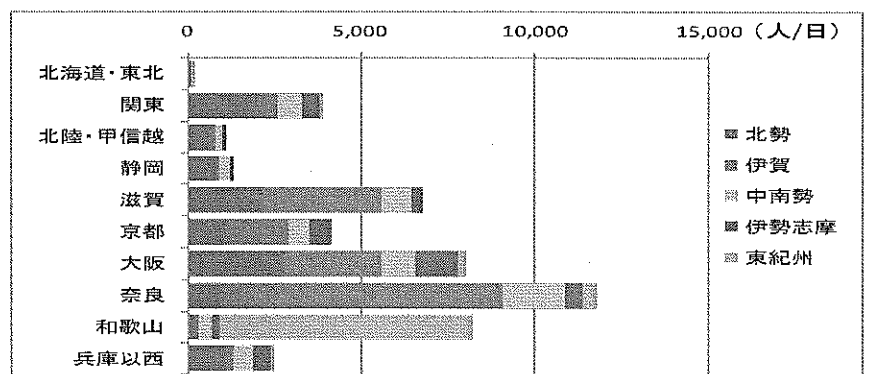
■ 観光・私用目的での秋季休日1日の県内各地域への流入

観光・私用での秋季休日1日の流入を見ると、大阪府や奈良県、京都府、滋賀県では、北勢地域と伊賀地域への流入が多く、和歌山県からは東紀州地域への流入が多くなっています。



■ 秋季平日1日の県内各地域への流入

秋季平日1日の流入は、休日よりも少なく、奈良県から伊賀地域へ、和歌山県から東紀州地域への流入が多くなっています。



資料：全国幹線旅客純流動調査(平成22年、国土交通省)

(3) 中山間地域における買物の動き

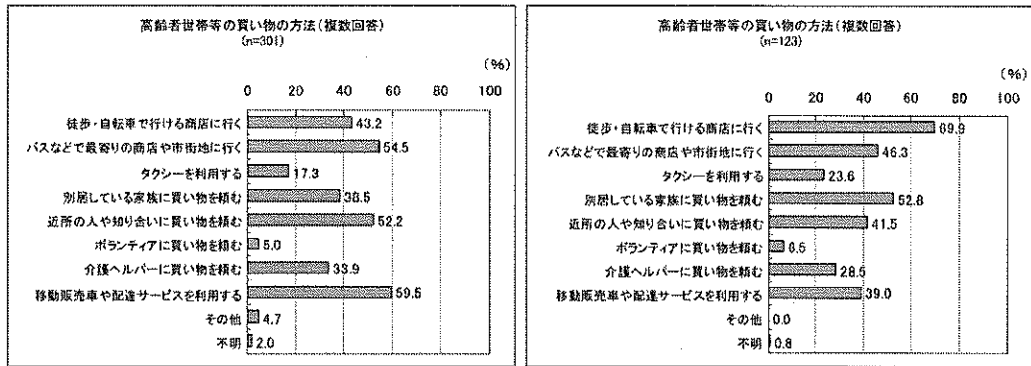
◆ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物行動

中山間地域¹では、徒歩や自転車で行ける距離（1.5km 以内）では比較的商店が少ないため、移動販売車などの買物支援サービスや公共交通機関が買物において重要な役割を果たしています。また、別居している家族が近くにいないケースが都市部よりも多く、近所の助け合いで対応している傾向があります。

■ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物の方法

<中山間地域>

<都市部>



資料:地域密着型の商業連携モデル検討報告書(平成23年、三重県)

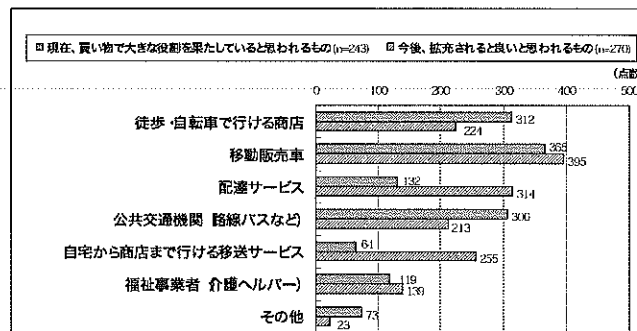
◆ 自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等にとって、大きな役割を果たしているもの、拡充を求めるもの

中山間地域では、移動販売車が買物において大きな役割を果たしており、今後も拡充を求める意見が多くなっています。また、配達サービスは、現況では大きな役割を果たしてはいませんが、潜在的なニーズが高いことがうかがえます。

自宅から商店までの移送サービスについては、現況では地理的条件からタクシーは利用されにくく、また、過疎地有償運送などのサービスも充実していませんが、住民ニーズは高くなっています。

徒歩・自転車で行ける商店については、現在は大きな役割を果たしていますが、近隣の商店の数が減少していることや、特定の商店のみでは幅広い商品が購入できないと感じているためか、拡充を求めるニーズは配達サービスや移送サービスよりも低くなっています。

■ 中山間地域における買物で大きな役割を果たすものと、今後の拡充ニーズ



資料:地域密着型の商業連携モデル検討報告書(平成23年、三重県)

¹ 地域密着型の商業連携モデル検討報告書で示す中山間地域: 平成20年度に三重県と県内10市町などで実施された「県と市町の新しい関係づくり協議会」の部会で整理された中山間地域等(過疎、山村振興、特定農山村、農林統計区分上の山間・中間農業地域をあわせたもので、市街地、住居専用地域およびこれに準ずる地域を除いている)を指します。

(4) 三重県北勢地域における交通行動の推移

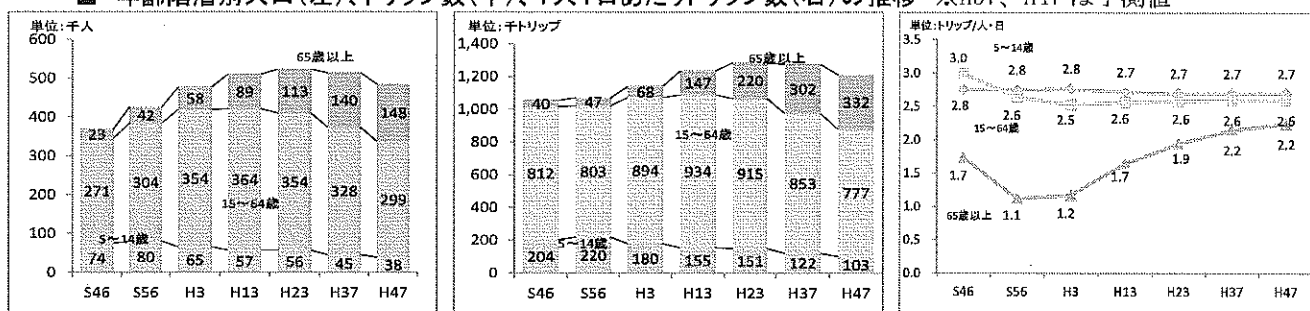
中京都市圏内の1日の人の動きを調べた中京都市圏パーソントリップ調査に基づいて、県内の交通行動の推移を整理します。この調査は昭和46年に第1回調査が行われて以降、ほぼ10年に1回調査が行われており、平成23年に第5回調査が行われました。三重県内では北勢地域（四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町）が調査対象区域となっています。

◆人口、トリップ数¹の増加はピークを迎え、今後減少することが想定されます。

調査対象区域（第1回調査圏域）²での平成23年実績値では、人口、トリップ数とも増加しています。しかしながら中京都市圏全体では、総トリップ数が減少に転じており、三重県においても人口、トリップ数共に、今後は減少することが予測されます。

一方、65歳以上の人口、トリップ数ともに増加しており、今後この傾向が続くと予測されます。

■ 年齢階層別人口(左)、トリップ数(中)、1人1日あたりトリップ数(右)の推移 ※H37、H47は予測値

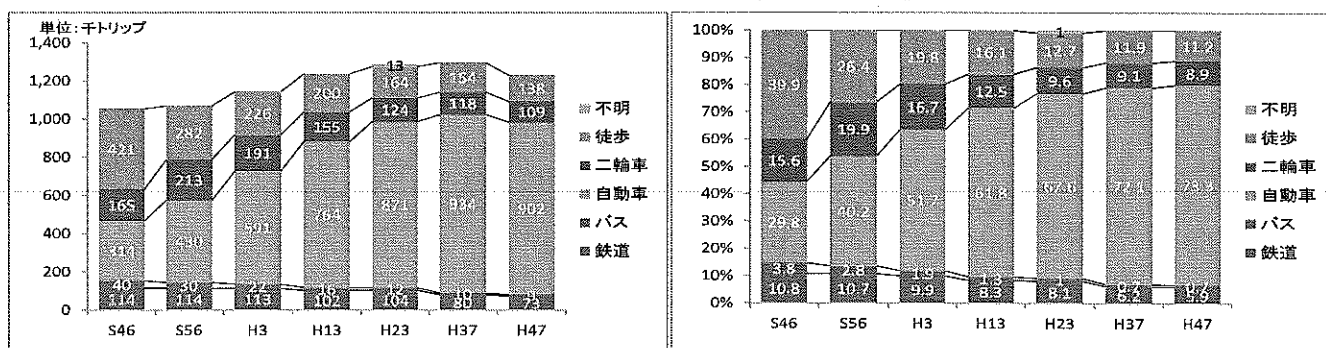


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

◆自動車の交通量のみが増加傾向にあり、自動車依存の傾向が高まっています。

調査対象区域(第1回調査圏域)ではトリップ数が平成23年まで増加していますが、増加傾向にあるのは自動車交通のみであり、その他の交通手段は減少傾向にあります。そのため全交通に占める自動車の割合が将来にわたり高い推移が予測され、移動に対する自動車依存の傾向が高まっています。

■ 代表交通³手段別トリップ数(左)と内訳(右)の推移 ※H37、H47は予測値



注：H23年調査ではオートバイと自転車は概ね1:6の比率となっています。資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

¹ 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えて1トリップと数えます。

² 第1回調査結果からの推移を求めるため、ここでの調査対象地域区域は第1回調査対象区域（桑名市、四日市市、いなべ市の一部、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町）としています。

³ 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段といい、集計上の優先順位は、「鉄道」「バス」「自転車」「二輪車」「徒歩」の順で、高い交通手段が代表交通手段となります。

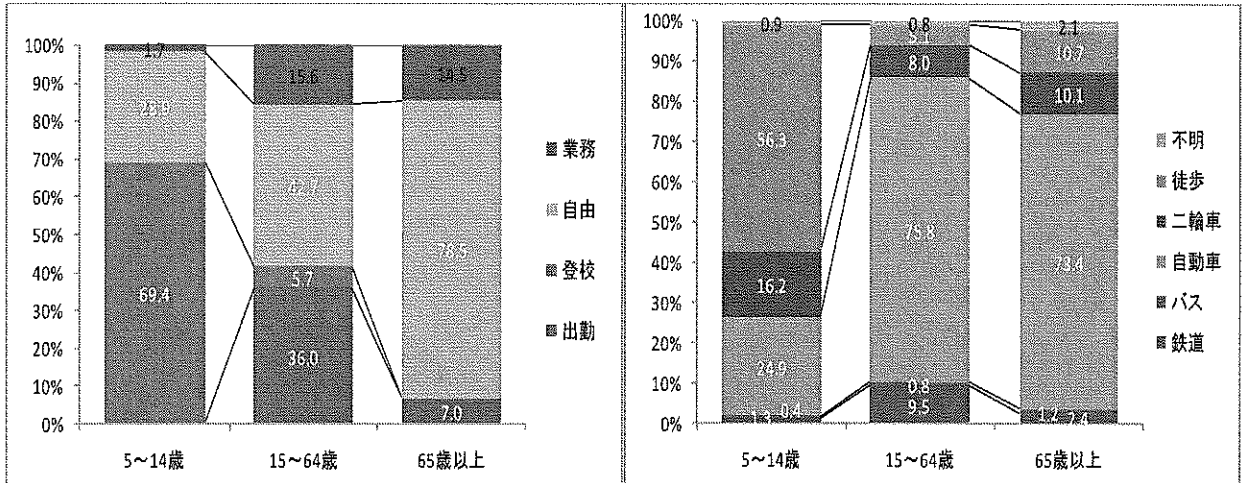
◆65歳以上の高齢者の移動の実態は自由目的が多くなっており、4人に3人は自動車で移動しています。

帰宅目的を除いた年齢階層別の交通目的内訳を見ると、5～14歳では約70%が登校、15～64歳では約40%が出勤・登校となり、決まった目的地への移動が多くなりますが、65歳以上では80%近くが自由目的となっています。年齢階層別の交通手段内訳を見ると、15～64歳では、75%以上が自動車で移動しており、65歳以上の高齢者でも73.4%の人が自動車で移動しています。5～14歳でも24.9%の人が保護者等による自動車での送迎で移動しています。

■ 年齢階層別交通目的内訳と代表交通手段内訳(平成23年)

《交通目的※》

《代表交通手段》

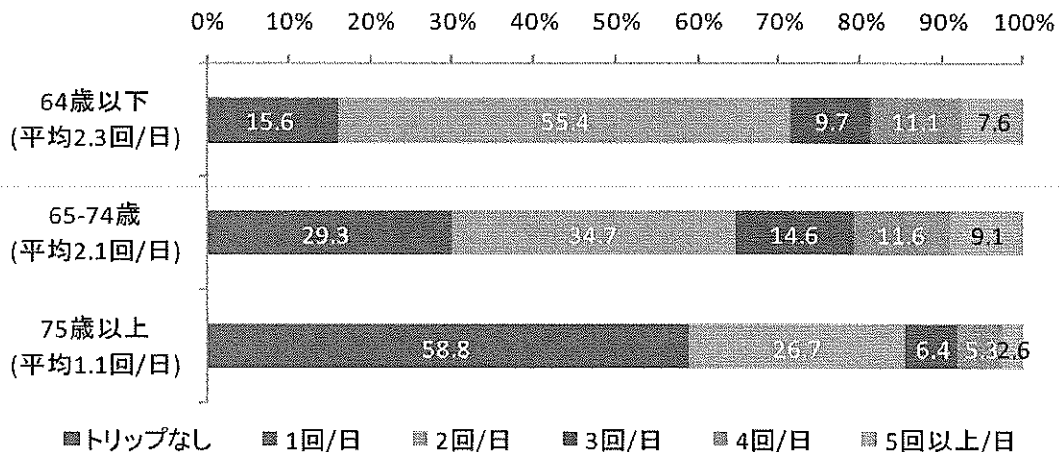


資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年) ※帰宅目的の移動を除いて集計しています。
 第5回調査対象区域(四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町)

◆高齢者の動き

65歳～74歳、75歳以上と年齢階層が上がるに従って1日あたりトリップ回数は減る傾向にあります。

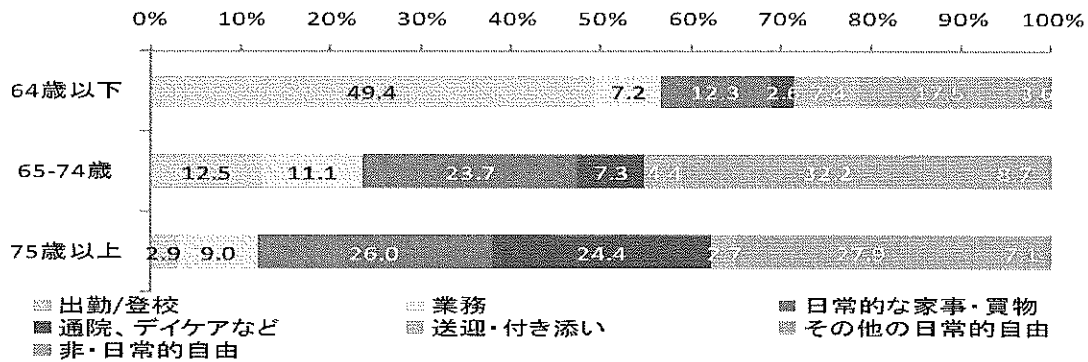
■ 年齢階層別1日あたりトリップ回数の割合



資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)
 第5回調査対象区域(四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町)

65歳以上の高齢者では自由目的（日常的な家事・買物から非・日常的自由までの合計）で移動する人の割合が多くなります。また、75歳以上では、通院・デイケアなどの目的での移動の割合が多くなります。

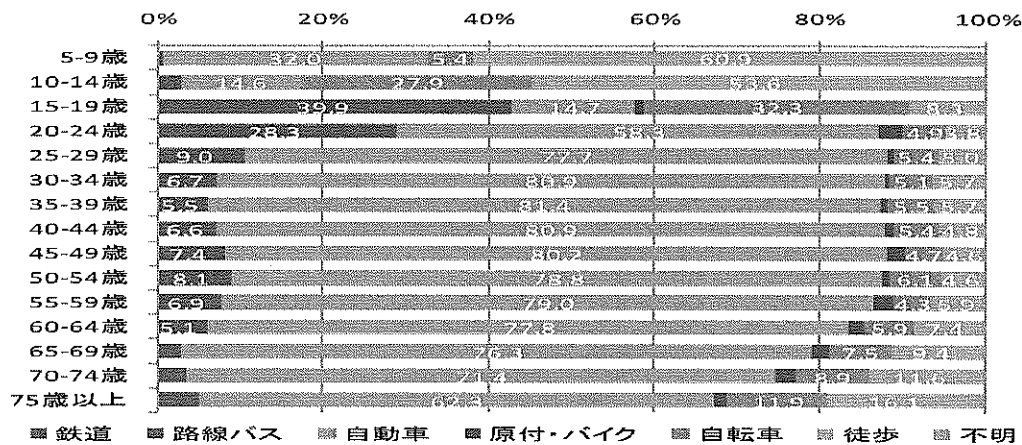
■ 年齢階層別交通行動目的内訳(帰宅を除く)



資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)
第5回調査対象区域(四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町)

60歳以上になると、年齢を重ねるにつれて、徐々に自動車を利用する人の割合が低下し、自転車や徒歩で移動する人の割合が増えています。

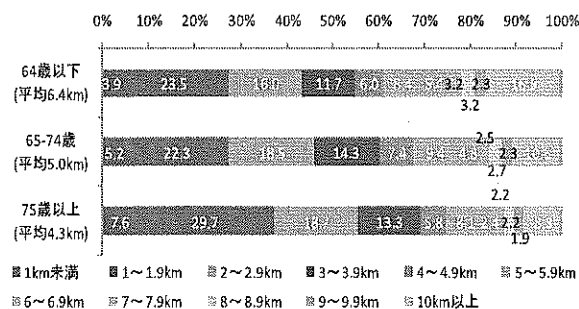
■ 年齢階層別代表交通手段内訳



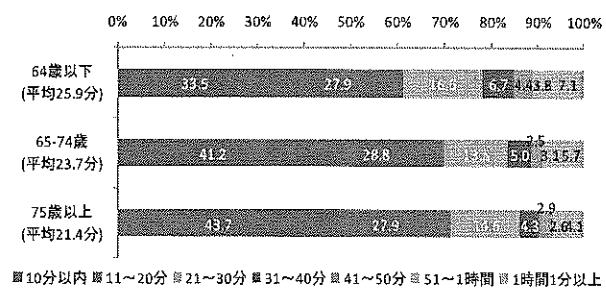
資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年) ※自動車には自家用バス、貸切バス、送迎バスも含まれます。
第5回調査対象区域(四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町)

年齢階層が上がるに従って、移動時間、移動距離が短くなる傾向にあります。特に75歳以上では2km以内、10分以内の移動が他の年齢階層より多くなります。

■ 年齢階層別移動距離分布



■ 年齢階層別移動時間分布



資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)
第5回調査対象区域(四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町)

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

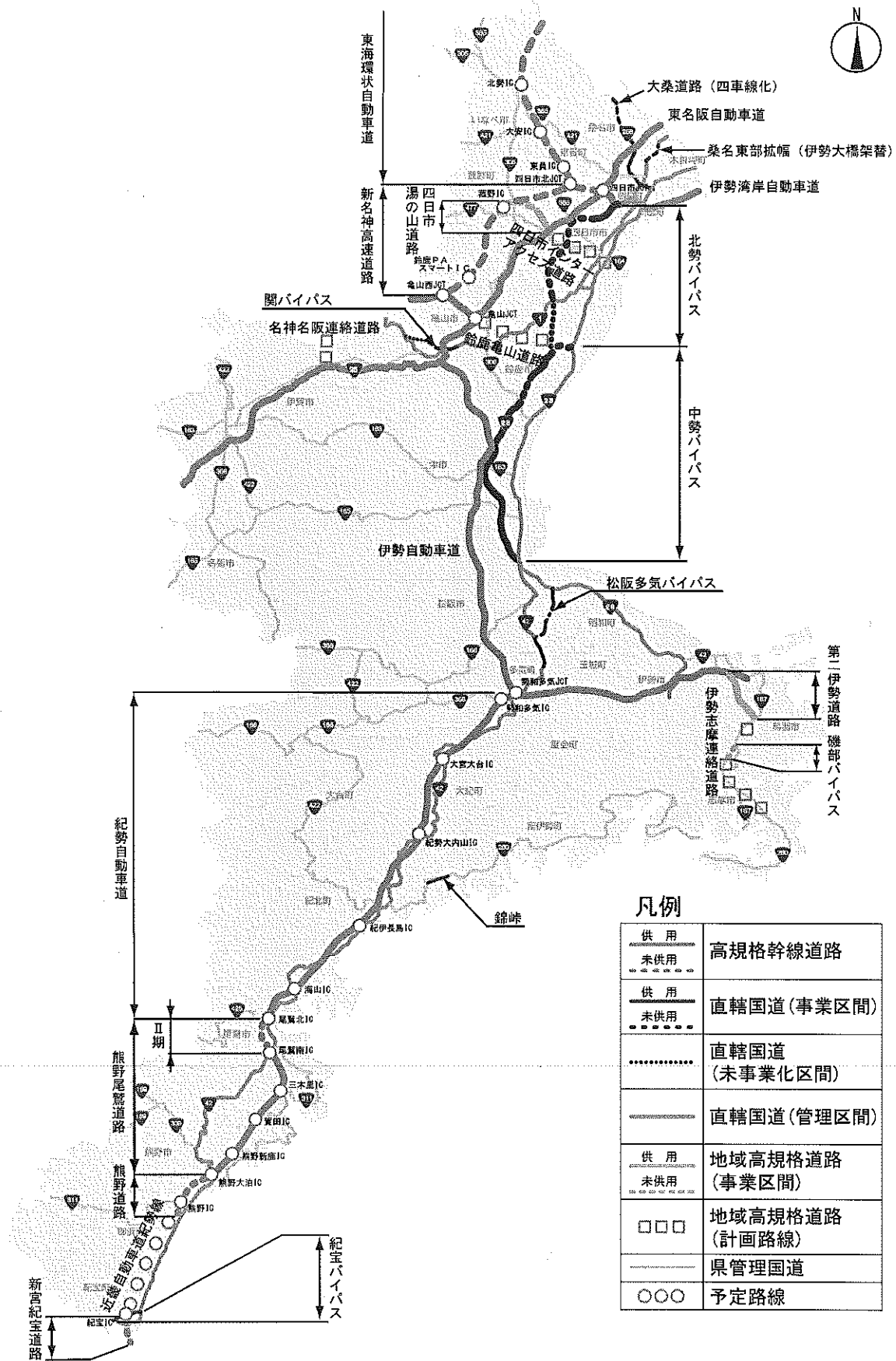
道路名	区間	開通(予定)
東海環状自動車道	四日市北JCT～東員IC	平成27年度予定 ^{*1}
東海環状自動車道	東員IC～大安IC	平成30年度予定 ^{*2}
東海環状自動車道	大安IC～養老JCT(岐阜県)	未定
新名神高速道路	四日市JCT～四日市北JCT	平成27年度予定 ^{*1}
新名神高速道路	四日市北JCT～亀山西JCT	平成30年度予定 ^{*1}
紀勢自動車道	紀勢大内山IC～紀伊長島IC	平成25年3月24日開通
紀勢自動車道	紀伊長島IC～海山IC	平成26年3月30日開通
熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	尾鷲北IC～尾鷲南IC	未定
熊野尾鷲道路	三木里IC～熊野大泊IC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



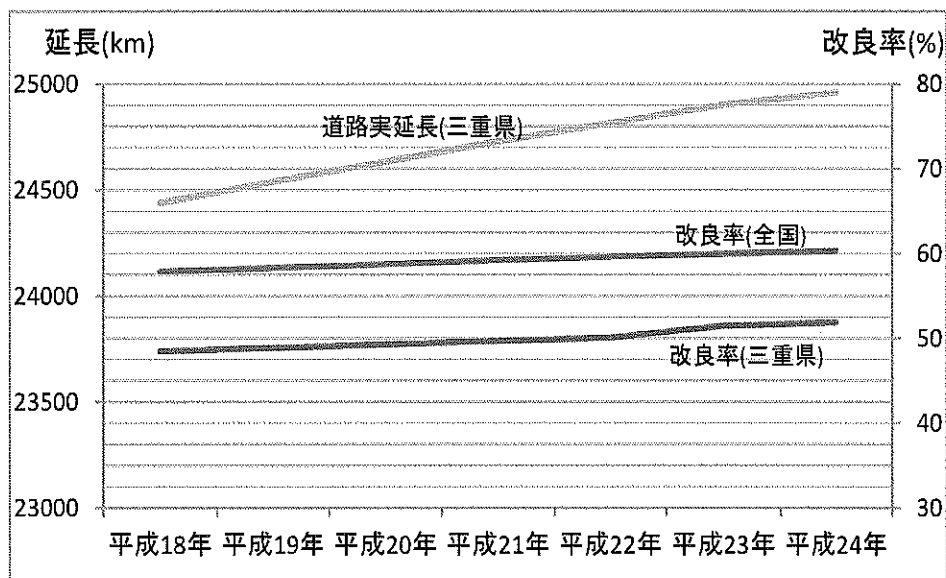
(平成 27 年 3 月 1 日時点)

◆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%（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

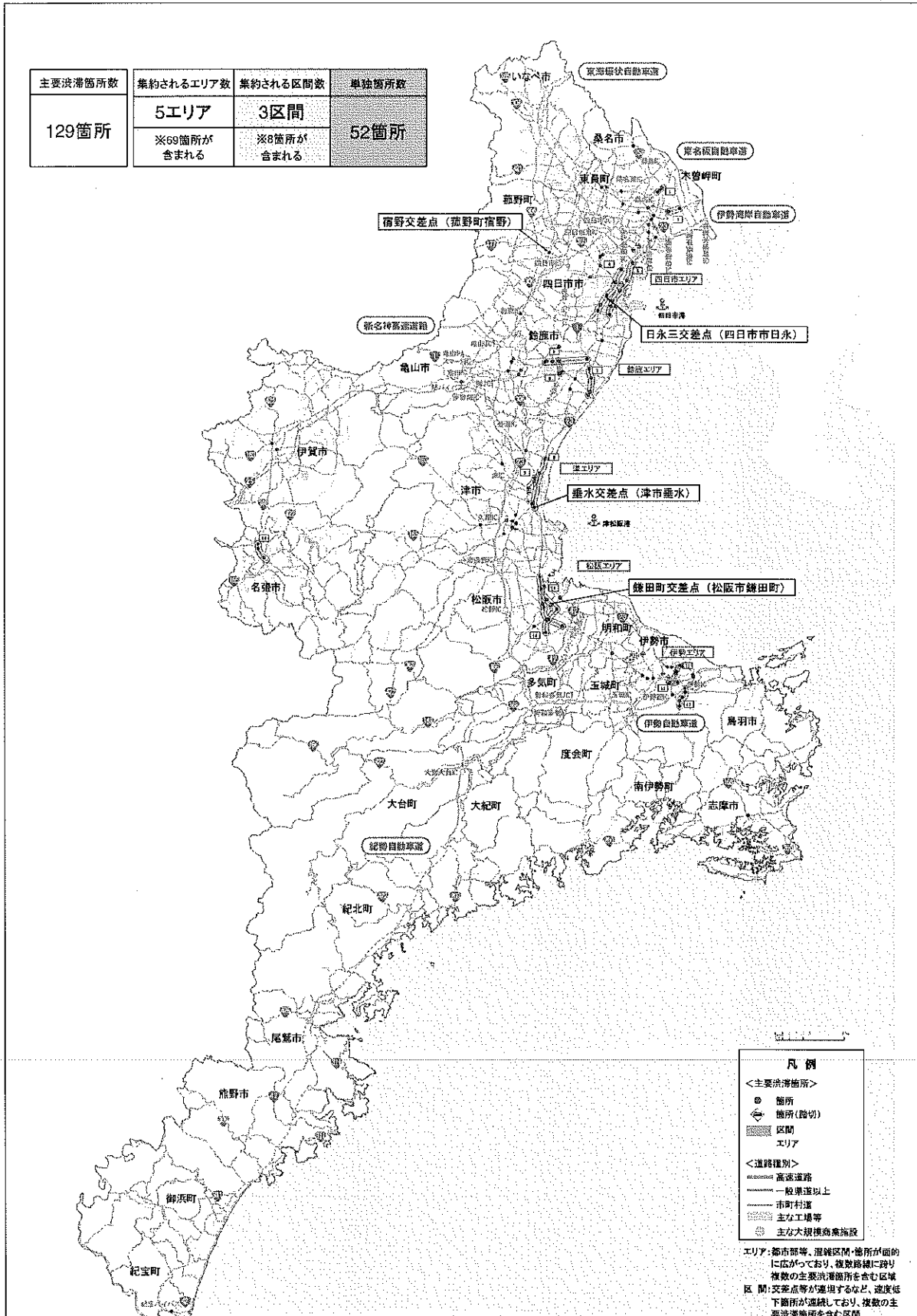
	合計	エリアで指定	区間で指定	単独箇所指定
一般道路	129箇所	5エリア (計69箇所)	3区間 (8箇所)	52箇所
高速道路	本線：5箇所（中部4県では19箇所） IC出入口：1箇所（中部4県では23箇所）			

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)

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)

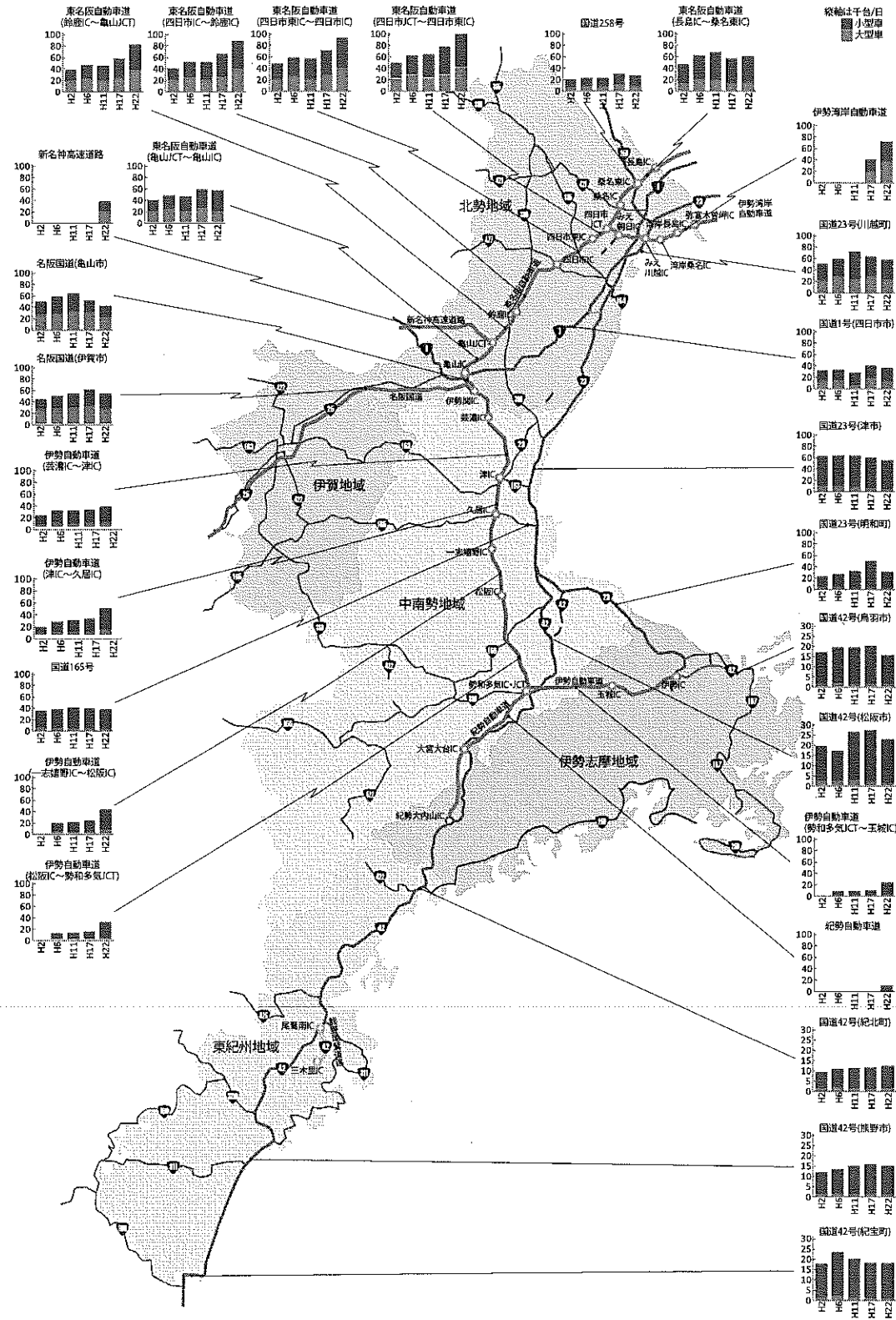


資料:「地域の主要渋滞箇所」の公表について(平成25年、国土交通省記者発表資料)

◆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

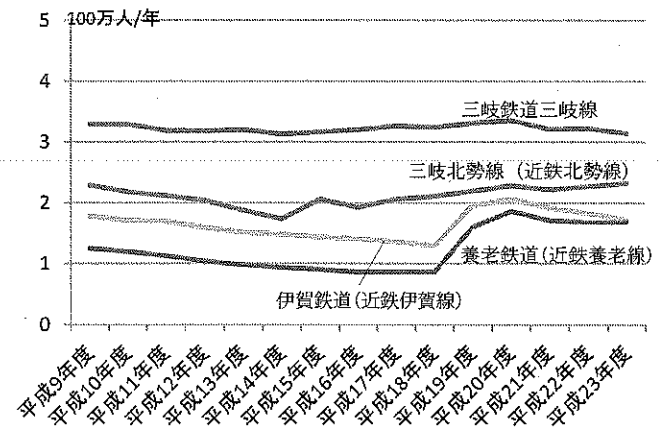
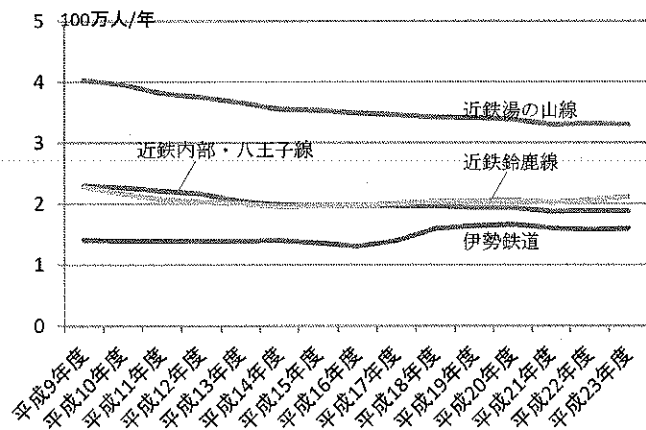
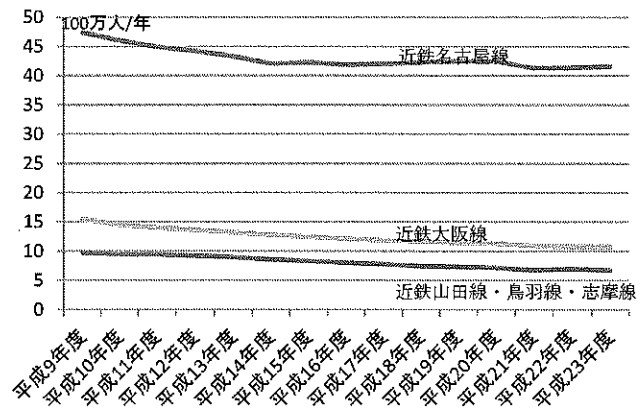
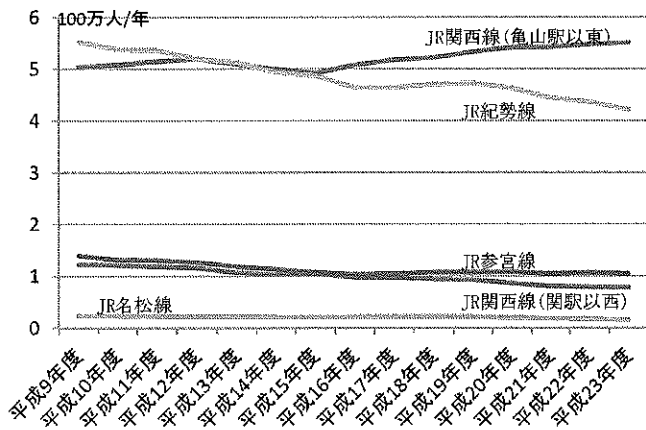
三重県内の鉄道は、名古屋、大阪から県内主要都市や伊勢志摩を直接結ぶ近鉄線、名古屋から県南部を結ぶJR線が幹線として運行されるとともに、北中勢を中心に地方鉄道会社による支線などがネットワークされています。

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。

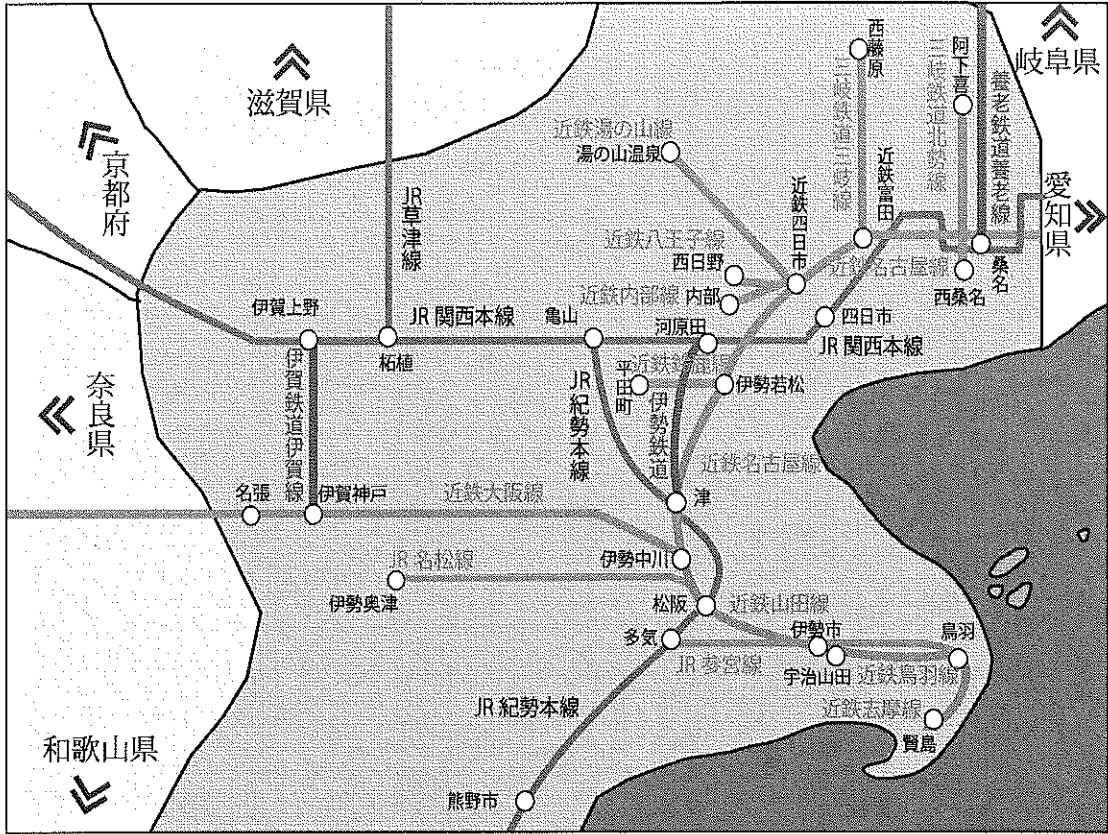
■ 県内路線別年間各駅乗車人員の推移



資料: 三重県統計書(各年版)

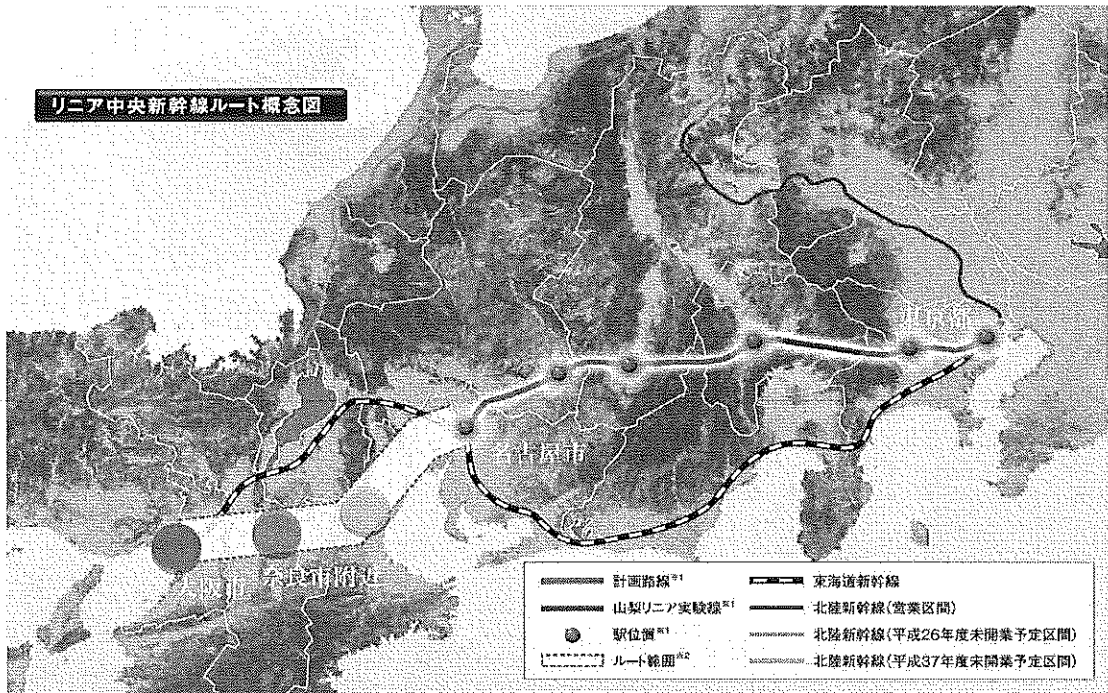
注) 平成 19 年に近鉄養老線が養老鉄道へ、近鉄伊賀線が伊賀鉄道へ移管されたことにより、平成 19 年以降の乗車人員には接続駅である桑名駅、伊賀神戸駅の乗車人員が計上されています。

■ 県内鉄道路線図



(平成 27 年 3 月 1 日時点)

※平成 27 年 4 月 1 日から近鉄内部線および近鉄八王子線は、四日市あすなろ鉄道株式会社による運行が予定されています。



※1 東京都・名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書(案)」(平成26年9月20日公告)を基に作成。
 ※2 名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な経路地は、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。

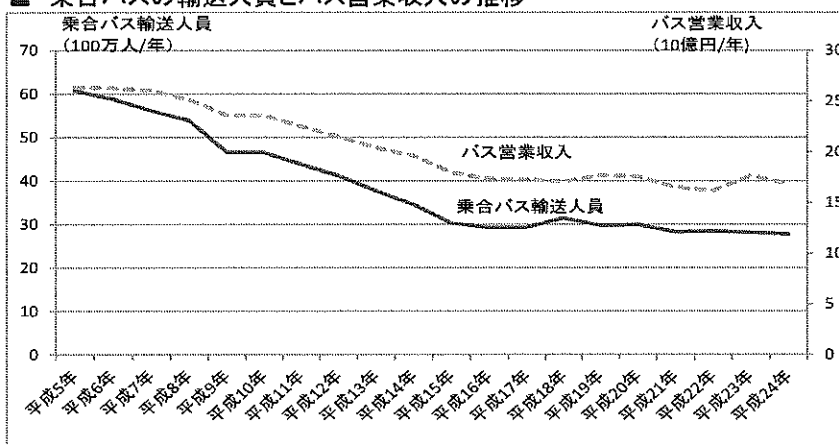
(3) バス

◆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に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 2014(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27年2月1日現在、13市12町合計171系統で運行されています。料金無料の福祉バスは、4市3町で合計49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27年2月1日現在) ■福祉バスの運行状況(平成27年2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	5
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	8	御浜町※2	2
志摩市	3	紀宝町	3
伊賀市	19		
市計	130	町計	41

自治体名	系統数
名張市	18
鳥羽市	2
熊野市	3
いなべ市	13
川越町	2
玉城町	2
大紀町	9
計	49

資料：各自自治体ホームページ等

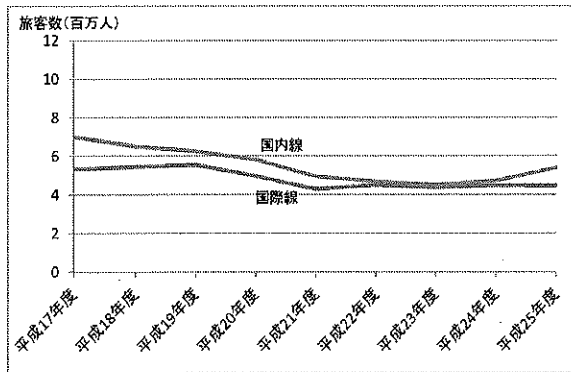
資料：中部運輸局自動車交通部調べ※1：うち1系統は伊勢市と玉城町の共同運行※2：うち2系統は熊野市と御浜町の共同運行資料

(4) 航空

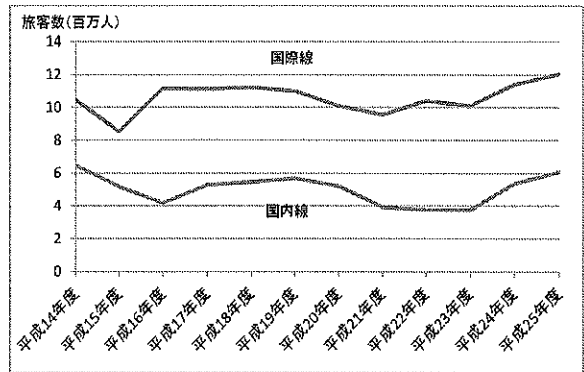
三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市および四日市市から高速バスが運行されており、また、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）から高速船が運航されています。

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》

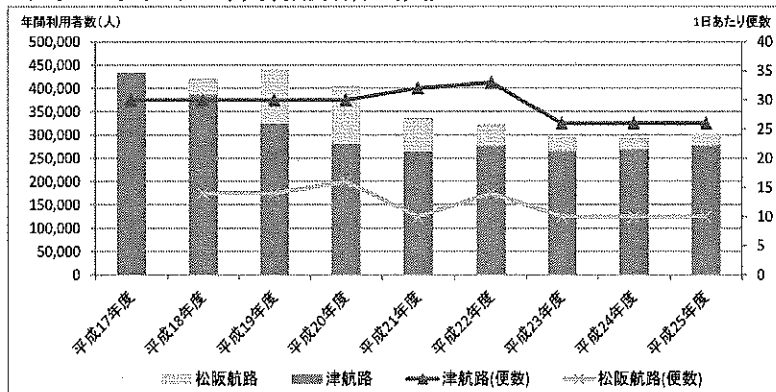


《関西国際空港》



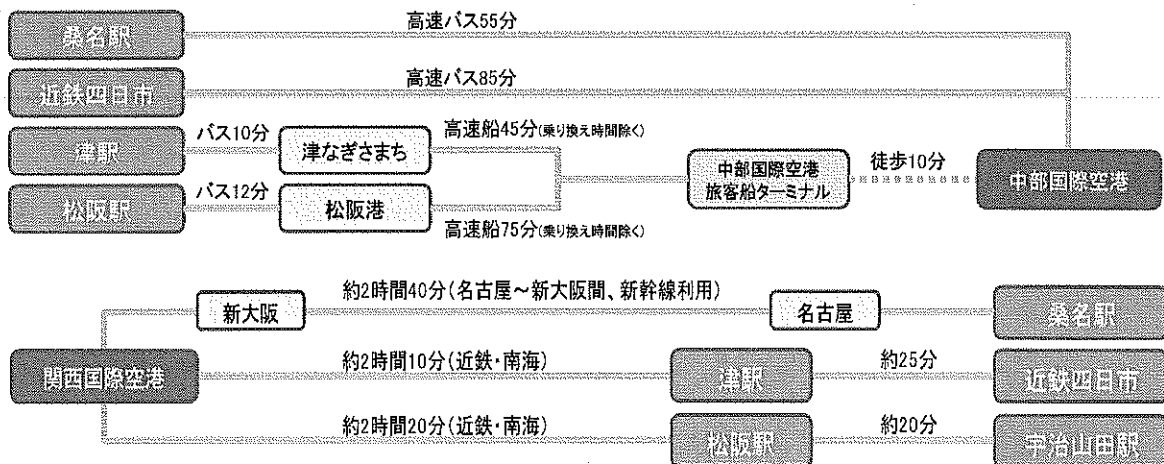
資料：中部国際空港ホームページ、関西国際空港ホームページ

■ 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

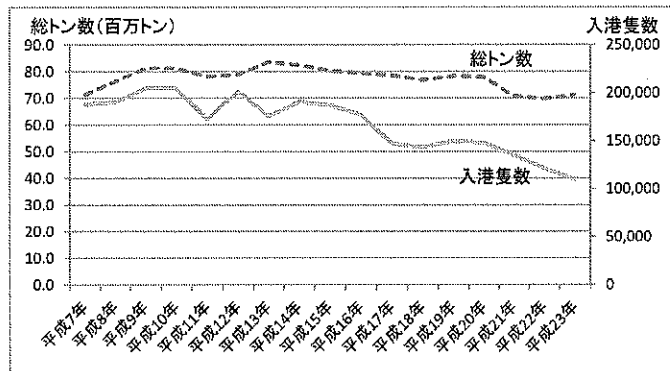
(5) 船舶

◆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が、船舶の総トン数は概ね 7,000 万トから 8,000 万ト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 万ト中 5,780 万トで県内全体の 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 17 の定期航路が開設されています。

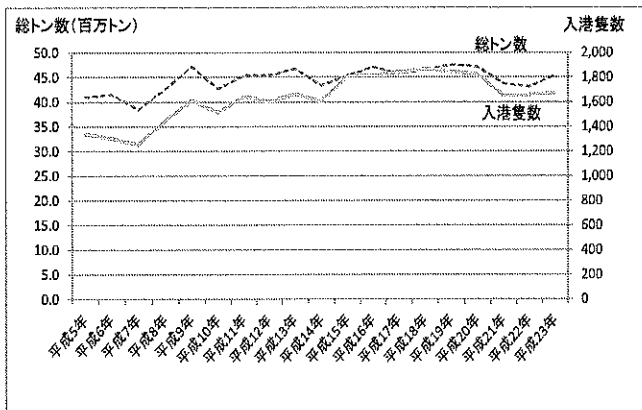
■県内への入港船舶隻数および総トン数の推移



※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》

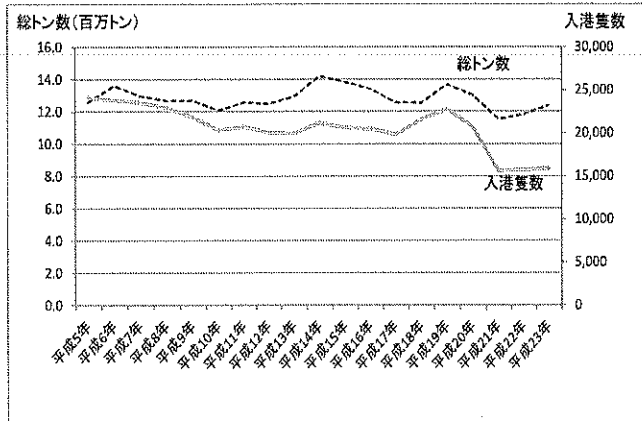


■四日市港コンテナ定期航路網(平成 27 年 1 月 16 日時点)



資料：四日市港管理組合

《内航》



資料：三重県統計書(各年版)

◆ 旅客定期航路

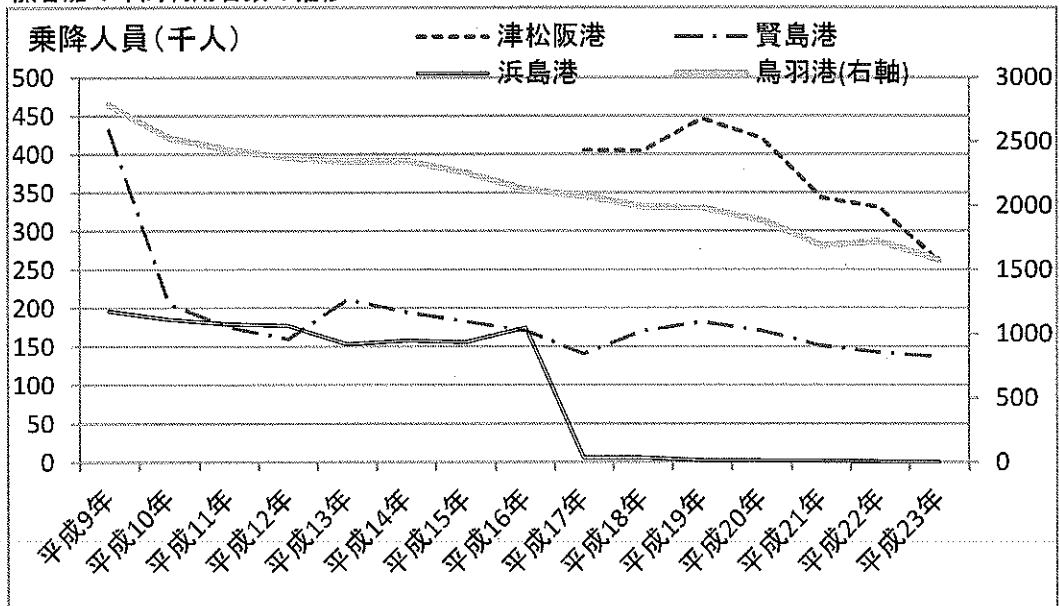
旅客船については、津松阪港（津なぎさまち、松阪港）と中部国際空港間、鳥羽港と愛知県の伊良湖港間、および鳥羽市内と志摩市内で運航されています。このうち鳥羽市内の離島航路、ならびに志摩市の和具～賢島間の航路は本土と離島を繋ぐ航路となっており、離島の生活交通確保のためにも存続が求められます。

■ 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	

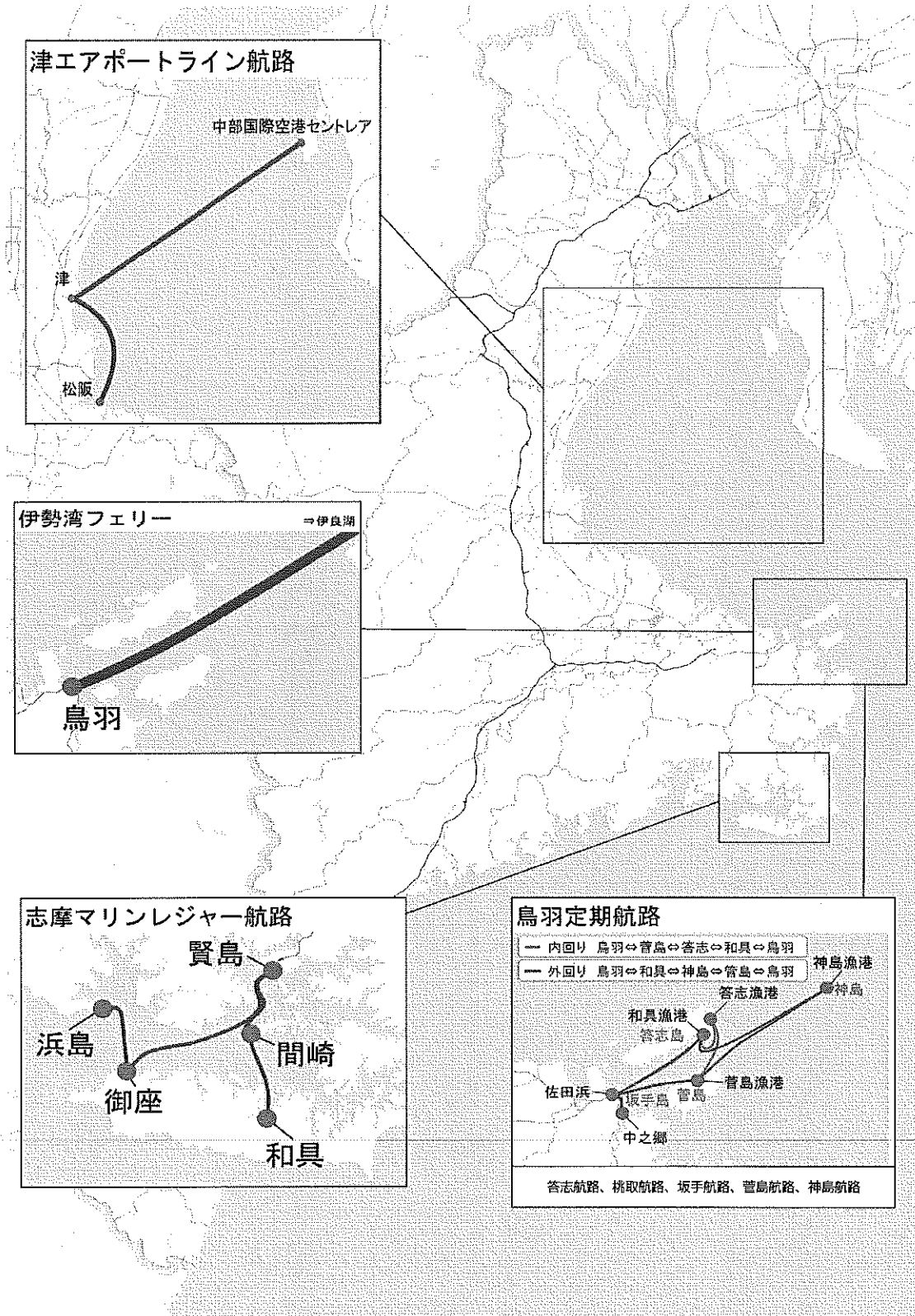
■ 旅客船の年間利用者数の推移



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)

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等（環境性能に優れた車両）で、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、私鉄を中心に交通系 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。

これらの交通系 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、交通系 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。

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考えられます。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。