

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(4)

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(3)

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(4)

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(5)

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(6)

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。

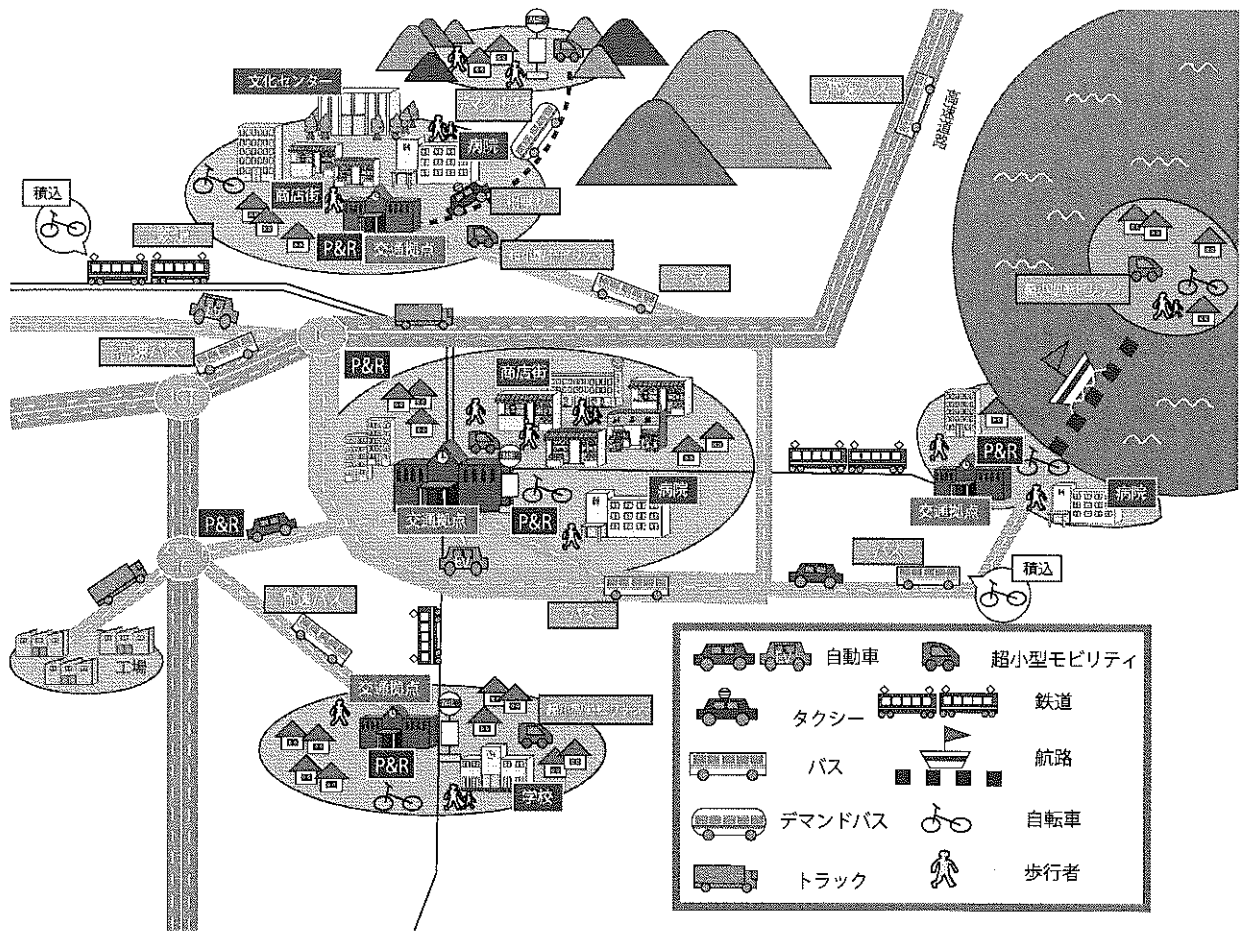
施策①：子どもを対象としたモビリティ・マネジメント教育の導入

施策②：県民ノーマイカー運動の創設・推進

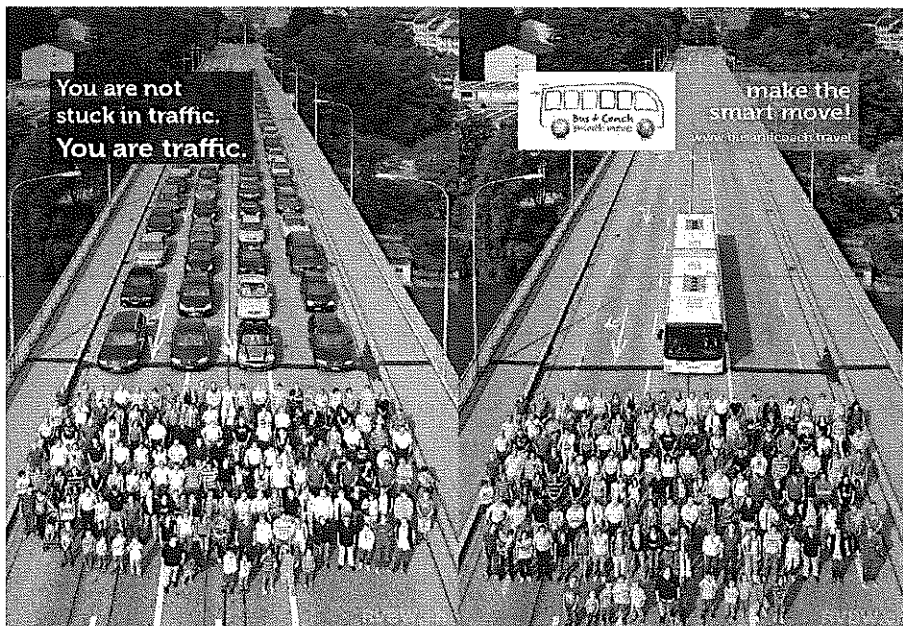
施策③：「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用したモビリティ・マネジメントの推進

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



○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。

○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

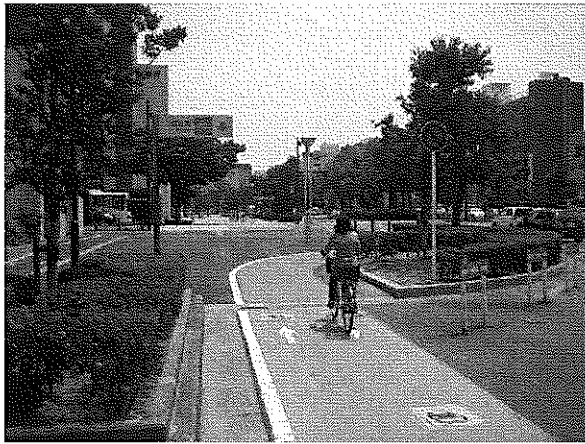
4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

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。

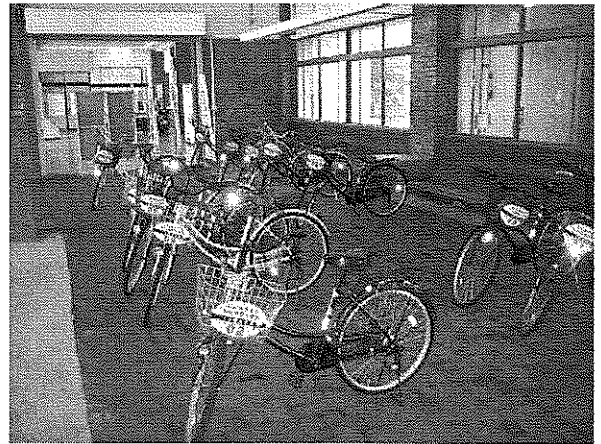
施策①：自転車共存化ルート（自転車専用レーン等）の設定

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

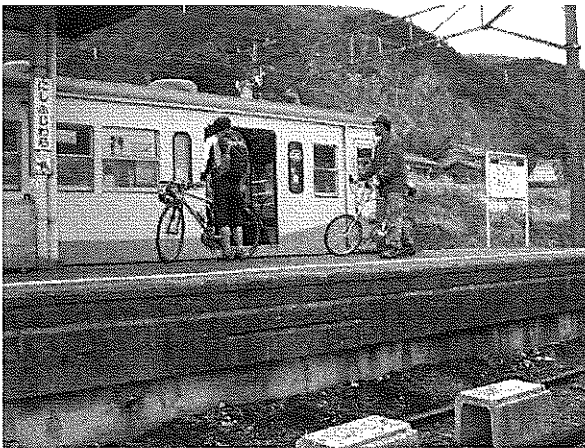
施策③：公共交通（鉄道・バス・航路）等における積載機能の付加によるサイクル&ライド拡大



■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)

自転車で海を越えよう!
「サイクルシップ」

フェリーでつなぐ
渥美半島・伊勢志摩
サイクリング

「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。

期間 2011年7月1日～8月31日
内容 伊勢湾フェリーの無料乗船機会を有効活用し
マップ 伊勢湾フェリーの守屋、西條両夜船、高野南船場に設置
お問い合わせ 伊勢湾フェリー 1871 TEL. 0593-25-2860
鳥羽観光振興センター TEL. 0593-53-2822
鳥羽市観光企業部 TEL. 0593-26-1101

■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

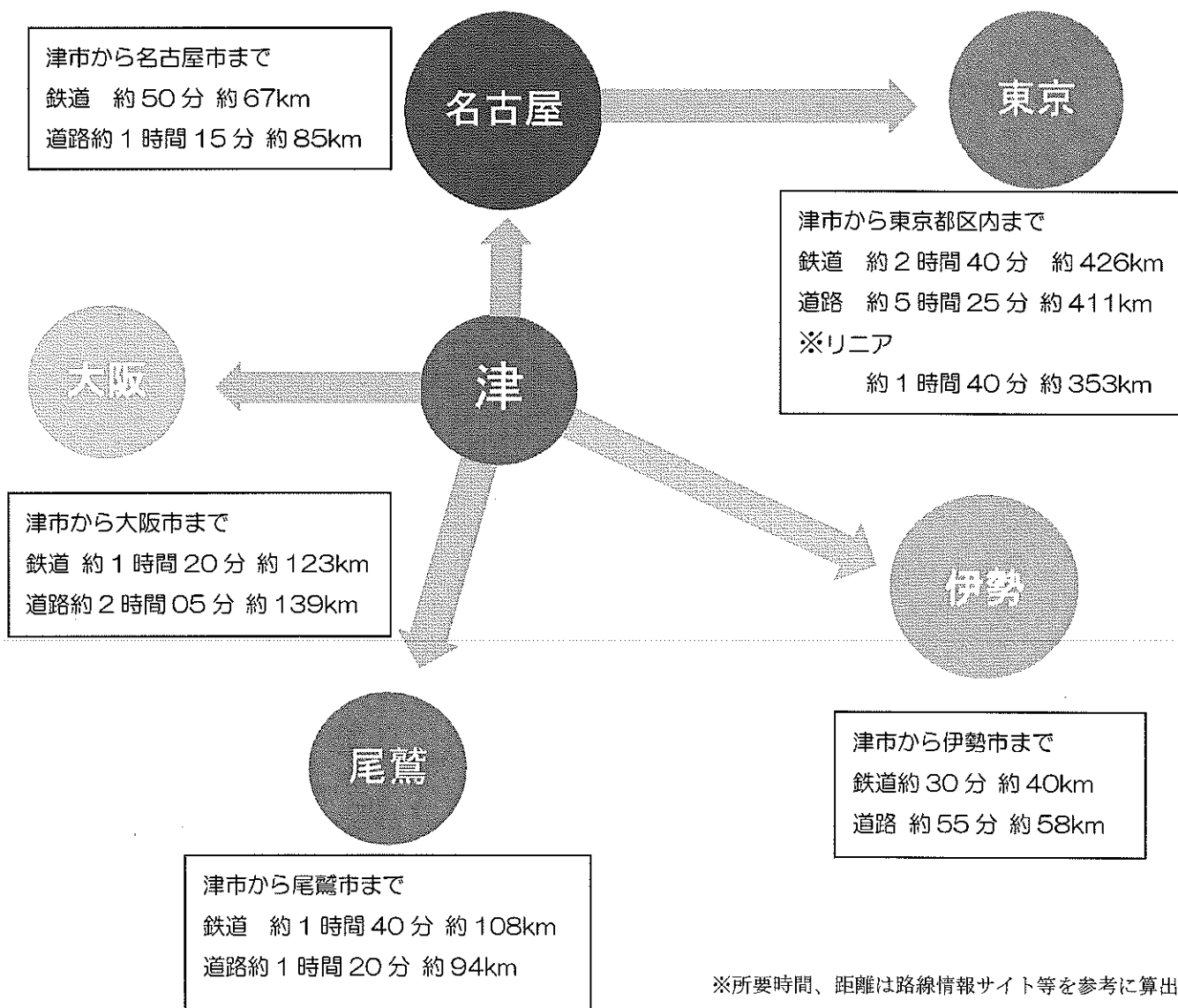
複数の市町を跨ぐ都市間の円滑な移動手段の確保と充実を図るとともに、リダンダンシーの観点から、鉄道、バス、航路による複数の公共交通機関によるネットワーク化を図っていきます。また、広域交通結節点となる名古屋駅、京阪神の主要駅、中部国際空港や関西国際空港等への鉄道、バス、航路による既存ネットワークの維持や充実を図っていきます。

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)



※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

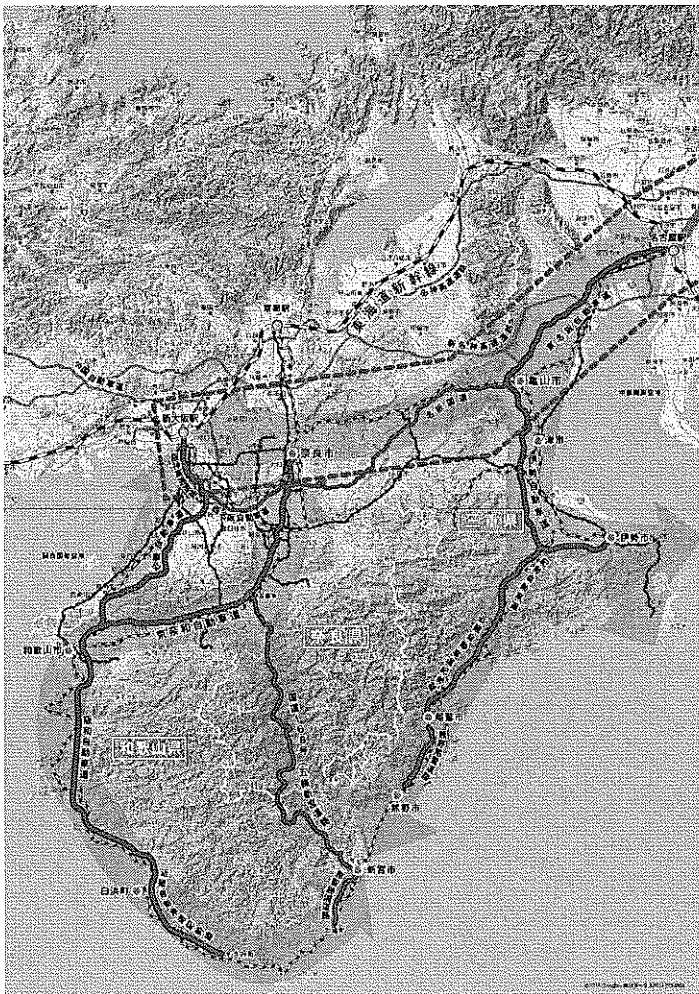
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

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。

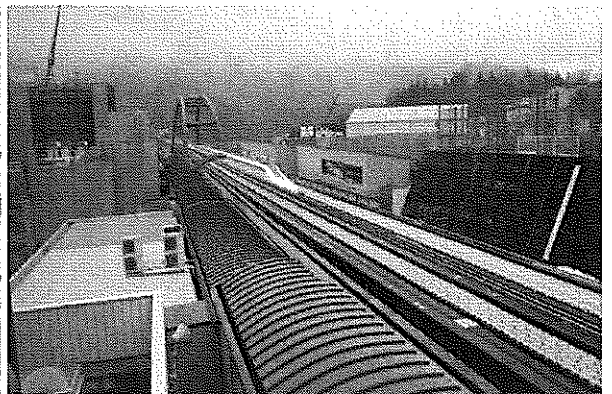
また、三重県内で初めての広域交通結節点となるリニア中央新幹線中間駅についても、現時点で位置は決定していませんが、首都圏、中京圏、近畿圏を結ぶ将来の拠点となることから、県内からの在来鉄道・高速道路等による乗換やアクセスの利便性を高めていきます。

- 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

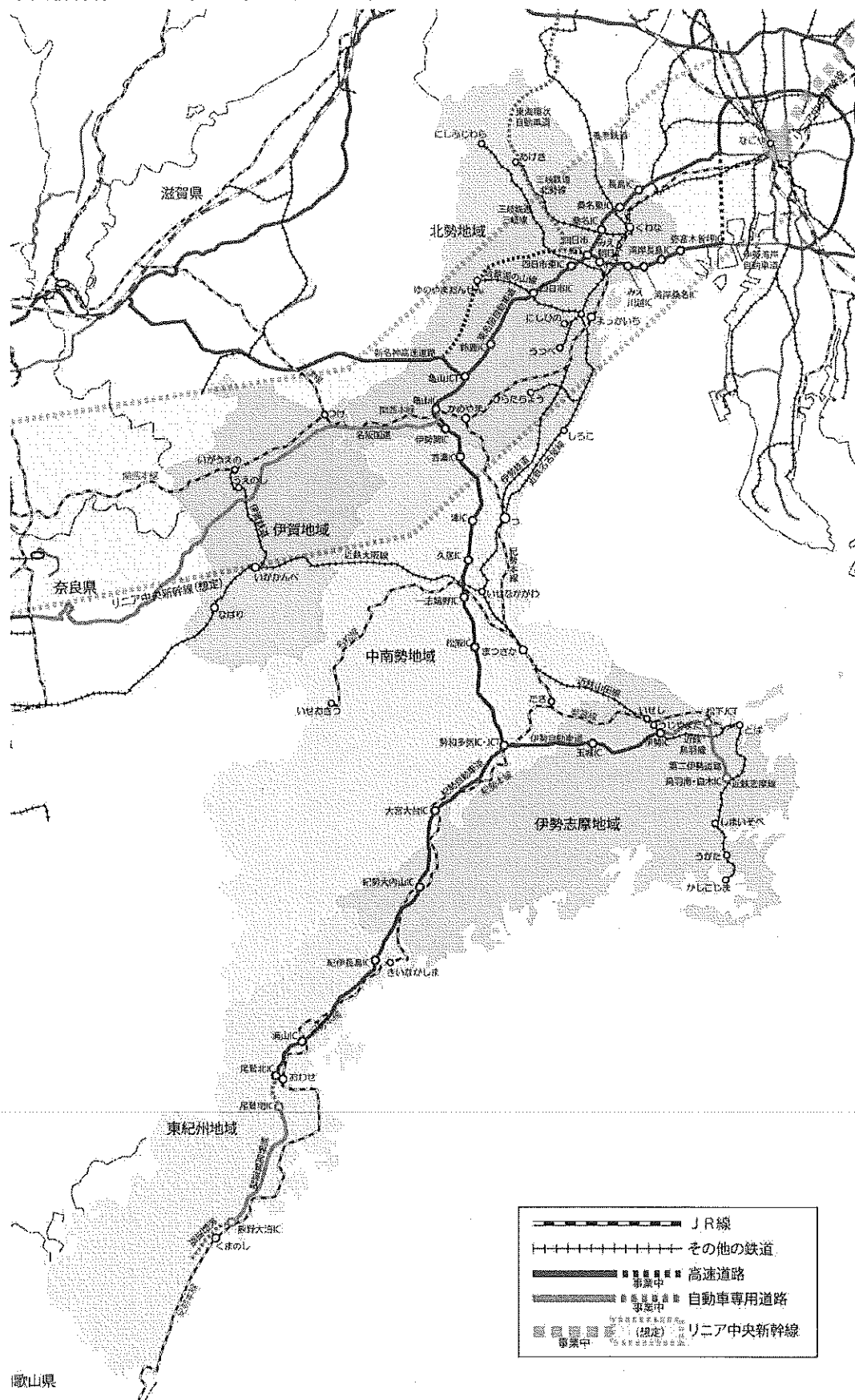
■リニア中央新幹線ルートと広域圏交通ネットワーク



■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

5-2 ③空港の機能強化

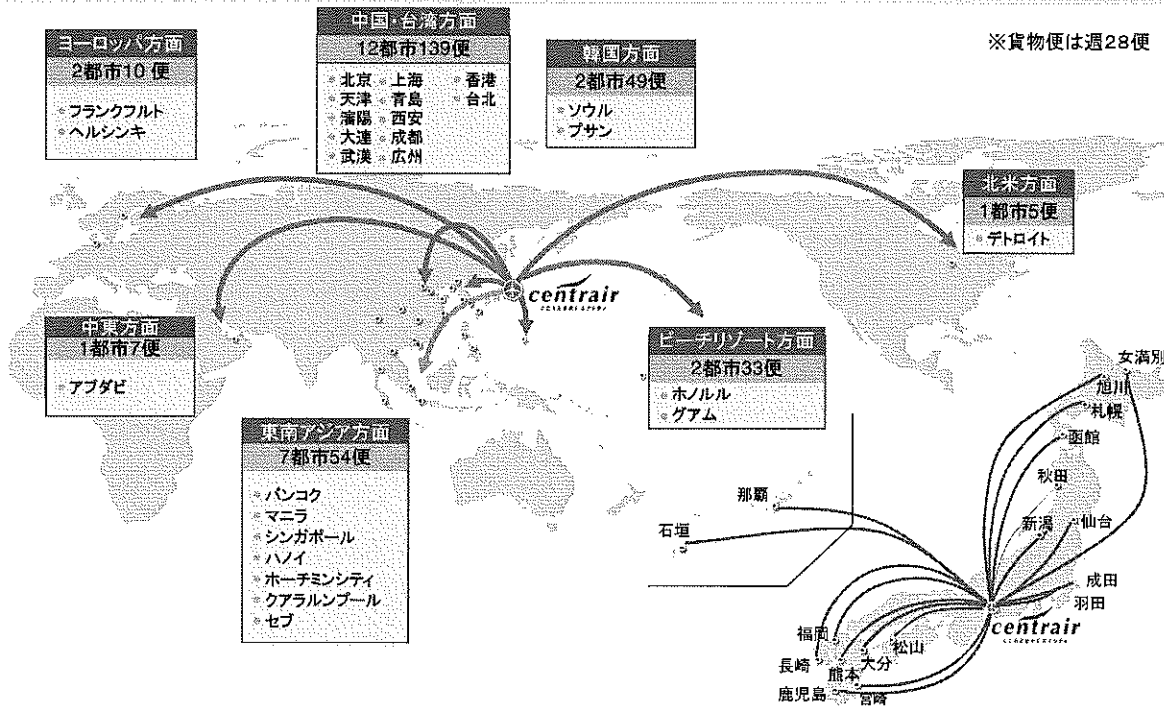
4-2 広域交通ネットワーク機能の向上

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施設機能強化や、それに伴う既設路線の増便およびLCCを含む新規路線の開設により、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

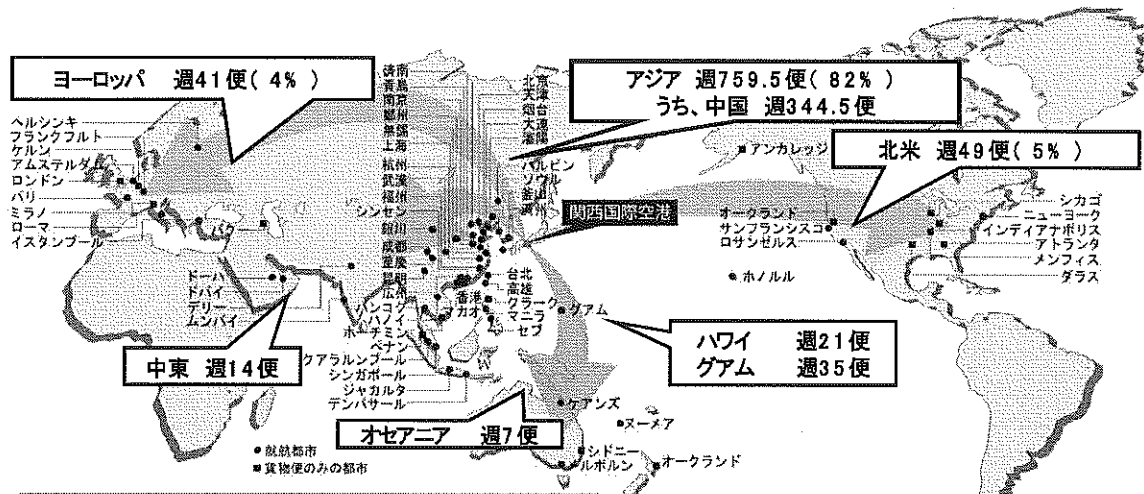
国際線～世界27都市に向け週297便運航 国内線～国内18都市に向け79便運航



※2014冬スケジュール計画



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	56	16	66
就航国(地域)数	21	18	24
就航都市数	54	40	70
就航便数(便/週)	777	149.5	926.5

就航国<地域>

アメリカ、<グアム>、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>、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

※ピーク時(2015年3月)計画。

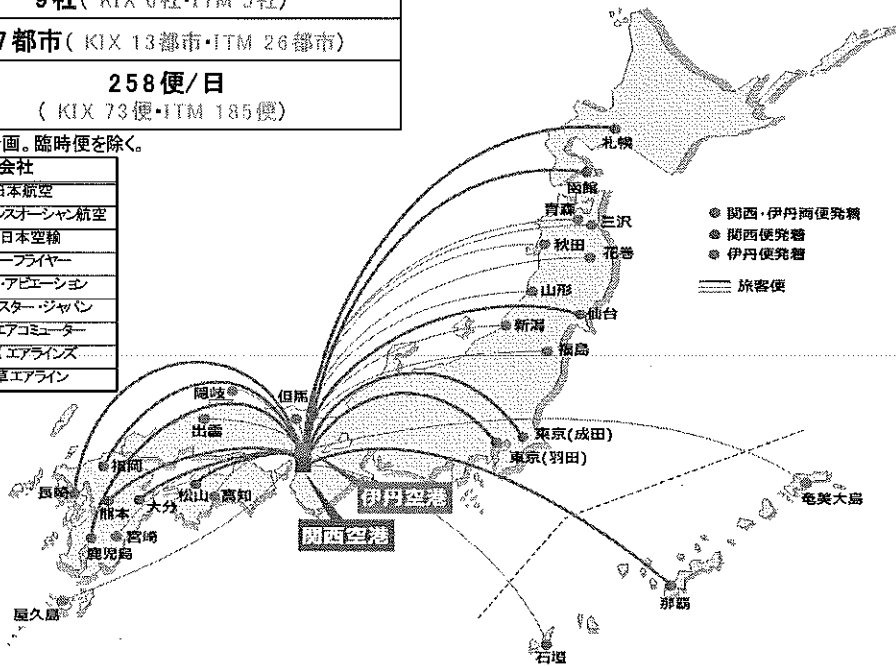
2014冬期

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	27都市(KIX 13都市・ITM 26都市)
就航便数	258便/日 (KIX 73便・ITM 185便)

※ピーク時(2014年12月)計画。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・エアージェン
★		JJP ジェットスター・ジャン
	★	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冬期

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

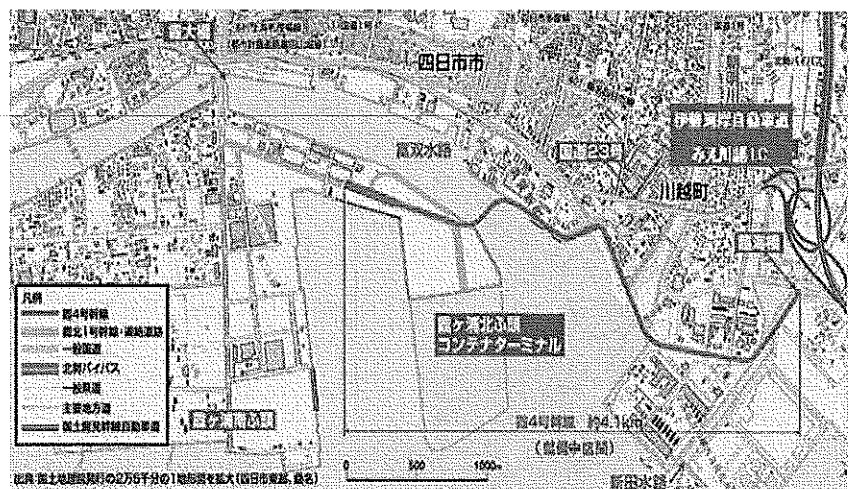
施策②：バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

■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

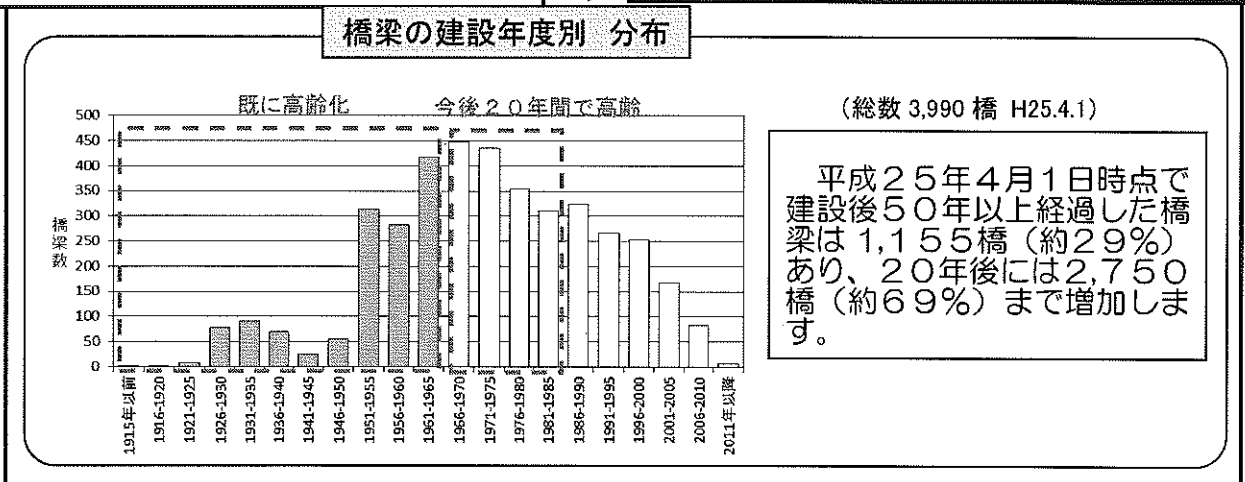
道路、鉄道、港湾等、交通基盤施設の老朽化に伴う事故等の防止のための施設の維持管理を計画に進めていきます。

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

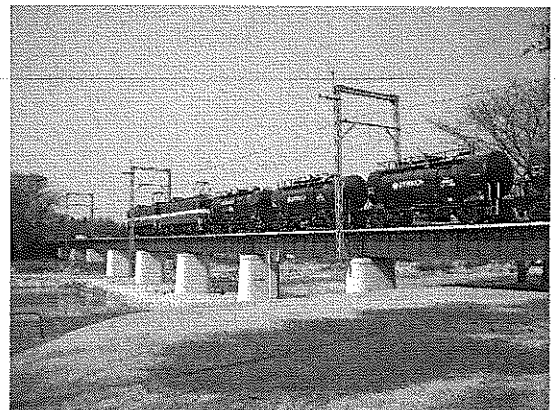
計画的かつ適切なメンテナンスが必要



■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

4-1 まちづくりと連携した生活交通の再構築

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・安心な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

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を推進する必要があります。

施策①：高齢者の自動車運転免許返納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



■松阪市の事例

5-4 新たな交通技術や情報通信技術の活用を検討

4-4 次世代を見据えた交通基盤の整備

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、多様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、適切に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などの新たな交通技術等の導入活用の検討

施策②：GPS、ICT を活用した携帯端末の目的地、交通手段、時刻表等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

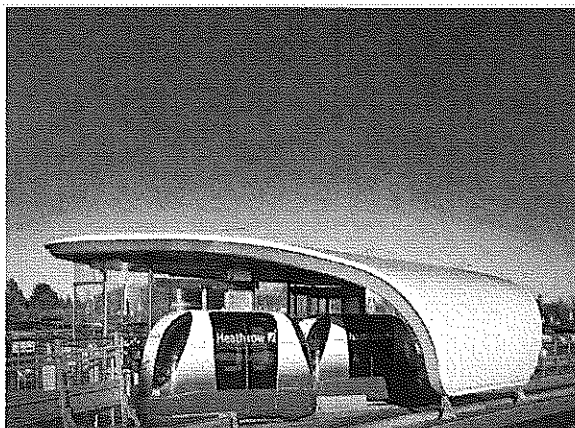
- ・電化および非電化区間の乗り継ぎ解消による時間短縮、利便性の向上

■新たな交通技術の活用事例



（英国／ヒースロー空港における自動運転型交通システム）

出典：Ultra Global Ltd



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再構築

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るとともに、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。また、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、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するとともに、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再構築

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。

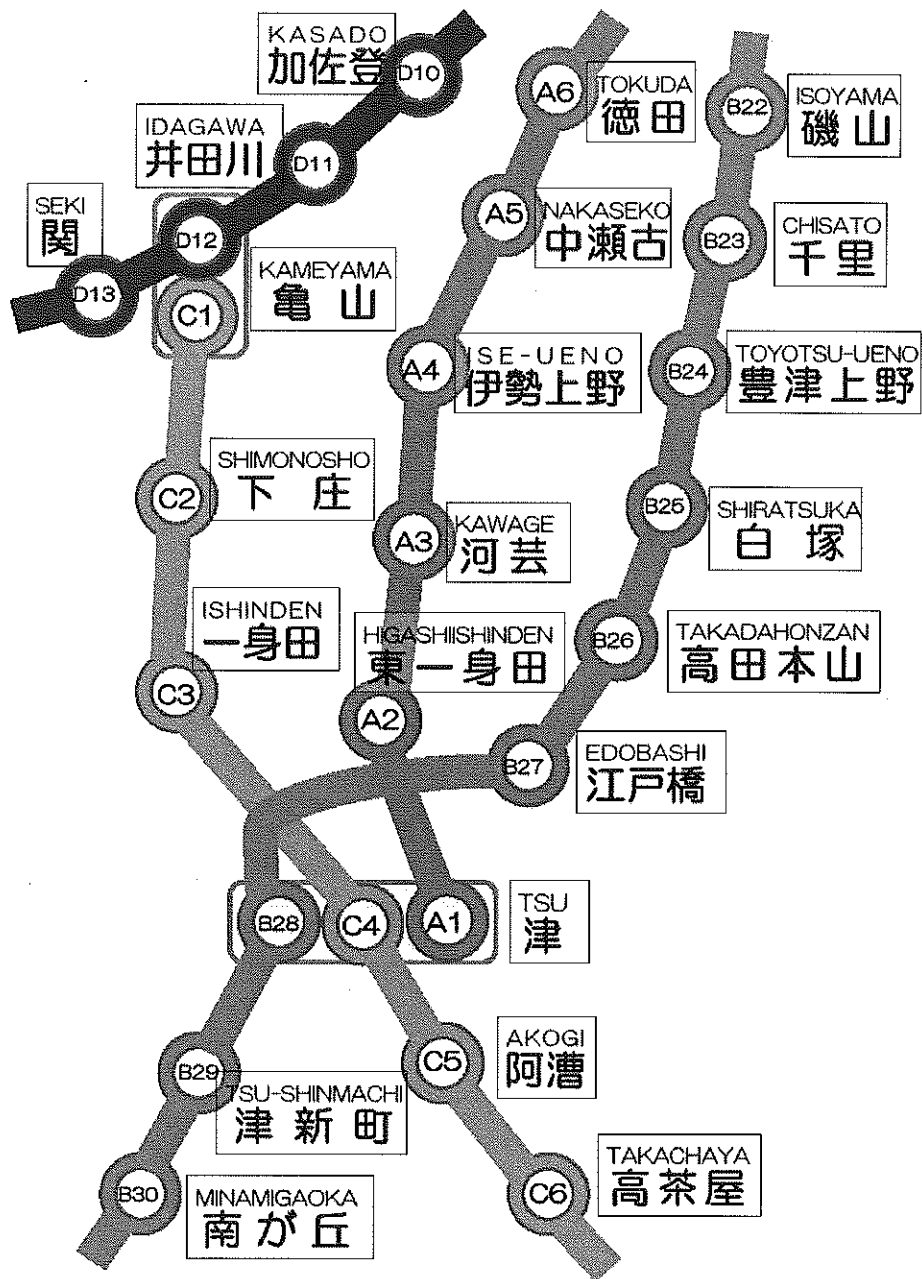
施策：県内鉄道駅、バス停のナンバリングシステムの導入と推進

■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。

■ 鉄道路線のナンバリング記載図例



- A** Ise Railway 伊勢鉄道
- B** Kintetsu Nagoya Line 近鉄名古屋線
- C** JR Kisei Line JR 紀勢本線
- D** JR Kansai Line JR 関西本線

参考資料

用語集

あ行.....

ICT

Information & Communications Technology の略。情報通信技術。

インバウンド

訪日外国人旅行。逆に日本から海外への旅行はアウトバウンド。

エコ通勤優良事業所制度

エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関する取り組みを自主的かつ積極的に推進している事業所、自治体を優良事業所として認証し、登録するとともに、その取組事例を広く国民に周知することにより、エコ通勤の普及促進を図ることを目的として実施している制度。本認証制度にかかわる事務は、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課および公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が共同事務局を担っている。

LCC

ローコストキャリア(Low Cost Carrier)の略称で、効率的な運営により低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社。対義語として、フルサービスキャリア(FSC: Full Service Carrier)が通用されることがある。

か行.....

高規格幹線道路

国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を連絡、循環型ネットワークを形成し、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。

高度道路交通システム (ITS)

高度道路交通システム Intelligent Transport Systems の略。最先端の情報通信技術(IT)を活用し人と道路とクルマとを一体として構築することによって、交通事故や渋滞など道路交通問題の解決等幅広い社会経済効果が期待されるシステム。

交通系 IC カード

鉄道やバスなどの、公共交通機関を利用する際に運賃などとして利用できる IC カードによる乗車券で、近年、乗車券の汎用性を高めることにより利用者利便の向上を図るため、全国の公共交通や商業施設などでも共通化・相互利用が促進されている。

交通需要マネジメント (TDM)

交通需要マネジメント Transportation Demand Management の略。都市又は地域レベルの道路交通混雑の緩和を道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等、交通需要量を調整(=交通行動の調整)することによって行う手法の体系。

コミュニティバス

一般的には、地方自治体やNPOなど交通事業者以外の団体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバス。

さ行.....

スマートIC

スマートインターチェンジ(スマートIC)は、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ。

た行.....

地域高規格道路

高規格幹線道路を補完し、地域相互の連携交流や空港・港湾などの広域交通拠点等と連結し、社会交流を支える規格の高い幹線道路。

超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人~2人乗り程度の車両。

デマンドバス

デマンド(DEMAND)とは要望のことで、乗客からの事前連絡で基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始するなど、乗客の要望を運行に反映できるバス。

道路啓開

大規模災害時に復旧・支援ルートを確認する緊急車両等の通行のため、1車線でもとにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理等を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること。

な行.....

ノーマイカー運動

特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛する取り組み。「ノーカーデー」ともいう。

ノンステップバス

利用者の乗降をより容易にするため、床面地上高を 35cm 程度（通常は 90cm 程度）まで引き下げることにより、ステップ（階段）を解消したバス。

は行.....

バリアフリー

人を隔てたり、行動を妨げたりする障壁（バリア）を除去した状態。

バルク貨物

穀物、塩、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物とも言う。

パーク・アンド・ライド（P&R）関連語句：パーク・アンド・バスライドほか

自家用車で駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、鉄道やバスなどの公共交通に乗り換える行為を「パーク・アンド・ライド」と言う。鉄道に乗り換えるときに「パーク・アンド・(レイル)ライド」、バスに乗り換えるときに「パーク・アンド・バスライド」と区別することがある。自動車ではなく自転車で駅またはバス停に行き、公共交通に乗り換える場合は「サイクル・アンド・ライド」と呼ぶこともある。

ボトルネック

道路網もしくは道路区間において、交通容量が小さく、そこを流れる交通の妨げとなっている地点、もしくは区間。

ま行.....

ミッシングリンク

失われた環（わ）の意。本来は、生物の系統を鎖の環に見立て、その欠けた部分（間隙）に想定される未発見の化石生物を指すが、道路に対して用いる場合は、道路が途中で繋がっていない区間を指す。

モータリーゼーション

市民が使用する乗用車による生活形態とトラック等の貨物自動車による流通形態を含めた総称。

モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自

動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)に自発的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。

や行.....

ユニバーサルデザイン

ユニバーサル＝普遍的な、全体の、という言葉が示しているように、「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障がいの有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。

ら行.....

リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

ロコモティブシンドローム

運動器の障害のために移動能力の低下をきたして、要介護になっていたり、要介護になる危険の高い状態。平成 19 年（2007 年）に日本整形外科学会が提唱。

参考資料

国土交通省ホームページ

総務省ホームページ

第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

「集約型都市(コンパクトなまちづくり)」に関する他の計画等

■「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月)

以下抜粋：

3. 基本的考え方

(6) 国土づくりの理念

以上述べたように、人口減少が進む中でも活力を維持し、さらに新たな価値を創造し、世界の中で存在感のある日本をつくっていくためには、「多様性」と「連携」が重要であり、進化させたコンパクト+ネットワークを使い、人・モノ・情報、さらには様々な価値を様々なレベルでダイナミックに「対流」させていく必要がある。そのためには、対流を引き起こすエンジンであり、媒介である「多様性と連携」を、常に進化させていかなければならない。その上で、それを可能とさせる最も重要な基盤となるものが「災害に対する安全の確保」である。

このため、今後2050年を見据えた国土づくりに当たっては、人と国土の新たなかかわりや世界の中の日本という視点も踏まえ、「多様性(ダイバーシティ)」、「連携(コネクティビティ)」、「災害への粘り強くしなやかな対応(レジリエンス)」の3つを基本理念として進めることとする。

4. 基本戦略

(1) 国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築

中山間地域から大都市に至るまで、コンパクト+ネットワークにより新たな活力の集積を図り、それらが重層的に重なる国土を形成する行政や医療・福祉、商業等各種サービス業の効率性を高め、よりよいサービスを提供するため、コンパクトな拠点をネットワークで結び地域構造を構築する。まず、サービス機能の集約化・高度化を進め、交通及び情報ネットワークで住民と結びとともに、その後、一定の時間軸の中で、誘導策等により居住地の集約化を進める。集落が散在する地域において、商店、診療所など日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつないだ「小さな拠点」を形成する。この「小さな拠点」は、一定のエリア内においてワンストップで複数の生活サービスを提供することにより、日常生活の「守りの砦」となって周辺の集落を一体的に支えていくだけでなく、道の駅等と連携して6次産業機能等を付加することにより、雇用を生み出す「攻めの砦」となることが期待される。「小さな拠点」は、いわば「国土の細胞」であり、この考え方は大都市郊外のいわゆる「オールドニュータウン問題」にも当てはまるものである(「小さな拠点」の形成は全国で5千箇所程度を想定)。さらに、ICTを活用した遠隔医療・遠隔教育の実施や、地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保等、「未来型小さな拠点」のための環境整備の検討を行う。

都市においては、都市全体の観点から、市役所、医療、福祉、商業、教育等の都市機能や居住機能を、都市の中心部や生活拠点等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの形成を推進する。

人口規模の小さな都市においては、日常生活に必要な都市機能も含め、それぞれの規模に応じた都市サービスを提供するとともに、地域資源・強みを活かした特色ある地域づくりを

行い、周辺市町村とも連携して、良好な居住環境を持つ環境生活都市を構築する。その際、人口減少により発生する空き地が虫食い状になり、都市の景観、利便性を損なわないよう、これらを積極的に活用し、空間の再配置により緑地やオープンスペースとして再編し、美しさと利便性を兼ね備えたエネルギー負荷のかからない都市をつくっていく。

また、複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口（例：生活の拠点となる人口10万人以上の都市からなる複数の都市圏が、高速交通ネットワーク等により相互に1時間圏内となることによって一体となって形成される概ね人口30万人以上の都市圏）を確保し、行政機能のみならず民間企業や大学、病院等も含め、相互に各種高次都市機能を分担し連携する「高次地方都市連合」を構築する（全国60～70箇所程度、地方中枢拠点都市圏構想等とも連携）。その際、新たな都市圏を設定するに当たっては、都道府県境を越えるなど、従来の行政エリアではなく、交通圏、経済圏など地域住民の実際の生活実態に即したエリアを想定していくことが重要である。

5. 目指すべき国土の姿

(1) 実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」の形成

2050年を目指し、ICTにより、実物空間と知識・情報空間を融合した新しい集積を形成し、人々の暮らしをはじめ、社会経済活動の利便性等を大幅に向上させる。

また、「コンパクト+ネットワーク」により、多様な主体が連携し、大小多数の新しい集積が重層的に重なった国土を形成する。仮に地球を直径1メートルの球にモデル化すると、地下に約0.4ミリ、空中に1.6ミリが人間領域に過ぎず、国土計画は、いわば2次元的空間の中で、国民の幸せを実現していくためのデザインを描くものと言える。その2次元的空間（実物空間）においては、交通革命とも言える大きな変化が生じており、さらに、この実物空間と融合、連動して、2次元的空間を超えた知識・情報空間が、新情報革命とも言える変化の中で急速に拡大し、国土全体を覆うようになってくる。その中に、多様性と連携を備えた、コンパクトな拠点とネットワークが大小様々なレベルで存在し、その間に対流が生じている、いわば3次元的な国土構造が形成されていくこととなる。このような国土構造の中で、我々は、それぞれの地域が個性を磨き、多様性を進化させて数多くの小さな対流が生まれ、そしてそれが創発を生み出し、やがて日本全体を覆う、常に活発でダイナミックな対流の発生につながっていくような国土の姿を目指していかなければならない。そのために、実物空間、知識・情報空間のそれぞれをより高度に発展させた、いわば世界で最も高いレベルの対流により創発を生み出す国家の構築を目指すこととする。

すなわち、2050年に向けて、我が国は「対流促進型国土」とも呼ぶべき国土を目指していくべきである。

(2) 大都市圏域

圧倒的国際競争力を有する世界最大のスーパー・メガリージョンが我が国を牽引し、大都市圏域は国際経済戦略都市となる。人口減少時代に突入する中、無秩序に広がった都市構造ではなく、効率性を高め、さらにレジリエンス機能を強化した、いわば筋肉質な都市構造を実現する。クリエイティブな人材が集まって交流し、知識のスピルオーバーによりイノベーションを生み出すなど、世界最先端のICT環境や交通システムにより、高密度な都市活動

を実現することを目指す。

(3) 地方圏域

小さな拠点、コンパクトシティ、高次地方都市連合などによる活力ある集積を形成する。大都市圏域とも連携しつつ、それぞれの都市・地域が独自の魅力を高め、地域資源を活かして世界と直結していく。人口減少の進展に伴い、都市・地域の構造が連担型から粗密混交型に移行する中、農山漁村をはじめ日本各地にゆとりある多自然生活圏域を形成する。

■交通政策基本計画(平成27年2月)

以下抜粋：

第1章 交通政策を巡る動きと基本認識

2. 今後の交通政策の在り方の基本認識

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

我が国では従来、公共交通ネットワークの形成は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきた。

しかしながら、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部において、民間事業者による採算ベースの下では適正な利用者負担による輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれがある。こうした地域においては、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通ネットワークを形成することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。

第2章 基本の方針、目標と講ずべき施策

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- 目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- 目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする
- 目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

■「みえ県民カビジョン」（平成24年4月）

以下抜粋：

施策353快適な住まいまちづくり

めざす姿：

- ・人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造（コンパクトなまちづくり）の構築が進とともに、都市基盤の整備やゆとりある住まいづくりが行われるなど、県民の皆さんと共に、住まいやまちづくりのことを考え、地域の個性を生かした魅力あるまちで、誰もが自由に活動し、快適に暮らしています。

取組方向：

- ・集約型都市構造の形成に向け、市町や関係機関と十分調整を行いながら、都市計画区域の見直し等の取組を行います。また、都市交通の円滑化、都市防災、都市環境の保全等の機能を高めるため、鉄道と道路との立体交差化を行う事業に重点的に取り組むほか、街路の整備や電線類の地中化を進めます。
- ・市町や関係機関等との連携・協力のもと、ユニバーサルデザインに配慮された施設整備を推進するなど、安全で自由に移動できる誰もが暮らしやすいまちづくりに取り組みます

■三重県における「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に関する基本的な考え方について（北勢・中南勢・伊勢志摩・伊賀・東紀州地域）（平成22年3月）

以下抜粋：

「集約型都市構造の構築を支援する都市施設整備等の方針」（各圏域共通）

- ・集約型都市構造の構築に資する拠点の市街地整備にあたっては、都市機能に応じた集約拠点の形成とともに、相互に連携させることで互恵の関係を構築することが重要であり、圏域構造を見据えながら、それらを支援する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築が必要です。
- ・道路にあっては、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、道路の役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・このため、「三重県都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、県と市町の協働によって、長期未着手になっている都市計画道路に係わる必要性の検証や見直し等を進めます。
- ・公共交通にあっては、本格的な高齢社会への対応や環境負荷の低減において重要性が高まっており、鉄道駅やバス停などの交通結節点及び周辺整備などを進め、歩行者や自転車などの交通との結節を強化するなど、公共交通の利便性を高め、利用促進を図ります。
- ・多くの人が集まる拠点にあっては、ユニバーサルデザインを考慮しながら、多様で良好なアクセスを可能とする交通体系の形成を促進するとともに、周辺地域では歩行者や自転車などの安全性を高め、休憩施設やたまり空間を備えた快適な歩行系ネットワークの形成を図ります。
- ・また、地域の歴史、文化、景観などを活かしながら、沿道のまちづくりとともに、良好な沿道景観の保全・創出を図ります。
- ・市街地への都市機能の集積を支援するため、幹線道路ネットワークや公共下水道などを必要に応じ見直ししながら整備するなど、必要な都市施設の計画的・効率的な整備を図ります。

関係法律

交通政策基本法

(平成二十五年十二月四日法律第九十二号)

第一章 総則(第一条—第十四条)

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画(第十五条)

第二節 国の施策(第十六条—第三十一条)

第三節 地方公共団体の施策(第三十二条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第十号)と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

(交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識)

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者(以下「国民等」という。)の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

(交通の機能の確保及び向上)

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

(交通による環境への負荷の低減)

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

(交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携)

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

(連携等による施策の推進)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、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、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(交通の安全の確保)

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現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、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

(法制上の措置等)

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

(年次報告等)

第十四条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画

第十五条 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

2 交通政策基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 交通に関する施策についての基本的な方針
- 二 交通に関する施策についての目標
- 三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- 四 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

- 4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通政策基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。
- 5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、その趣旨、内容その他の必要な事項を公表し、広く国民等の意見を求めなければならない。
- 6 国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の意見を聴かななければならない。
- 7 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。
- 8 政府は、交通政策基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 9 第四項から前項までの規定は、交通政策基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

(高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策)

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通の利便性向上、円滑化及び効率化)

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

(国際競争力の強化に必要な施策)

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

(地域の活力の向上に必要な施策)

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

(大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復等に必要な施策)

第二十二条 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(調査研究)

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条 国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

第三節 地方公共団体の施策

第三十二条 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、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つつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

附 則 抄

(施行期日)

- 1 この法律は、公布の日から施行する。

三重県総合交通ビジョン策定懇話会について

■三重県総合交通ビジョン策定懇話会設置要綱

三重県総合交通ビジョン策定懇話会設置要綱

(目的)

第1条 三重県における総合交通ビジョンの策定に際して、専門的見地から検討を行うことを目的に、三重県総合交通ビジョン策定懇話会（以下「懇話会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 懇話会は、総合交通ビジョンの策定に関する検討を行い、必要な助言を行う。

(組織)

第3条 懇話会の委員は、別表に掲げる者をもって構成する。

2 懇話会には、委員の互選により選出された座長を1名置く。副座長については、座長の指名により1名定める。

3 委員の任期は、就任の日から平成27年3月31日までとする。

(職務)

第4条 座長は、会務を総理する。副座長は、必要に応じてその補助を行う。

2 座長に事故があるとき、または座長が欠けたときは、副座長がその職務を代理する。

(会議)

第5条 懇話会の会議は、必要の都度、座長が招集し、これを主宰する。

2 座長は、総合交通ビジョンの策定に関する検討に必要と認める場合には、委員のほかに関係者の出席を求め意見を聞くことができる。

3 会議は原則として公開する。

(事務局)

第6条 懇話会の事務局は、三重県地域連携部交通政策課に置き、庶務を行う。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、懇話会の運営その他必要な事項は、座長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成25年10月21日から施行する。

■三重県総合交通ビジョン策定懇話会委員

(敬称略、五十音順)

池田 比早子 (いけだ ひさこ)	NPO 法人 海虹路(えころ) 代表
草部 豊美 (くさべ とよみ)	名張市子育てサークル連絡協議会 参与
谷口 綾子 (たにぐち あやこ)	筑波大学大学院システム情報工学研究科 准教授
西脇 良孝 (にしわき よしたか)	NPO法人生活バス四日市 理事長
野村 文吾 (のむら ぶんご)	十勝バス株式会社 代表取締役社長
松浦 健治郎 (まつうら けんじろう)	三重大学大学院工学研究科 助教 (副座長)
松本 幸正 (まつもと ゆきまさ)	名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授 (座長)
水谷 香織 (みずたに かおり)	パブリック・ハーツ株式会社 代表取締役

■三重県総合交通ビジョン策定懇話会における検討経過

	開催日	検討内容
第1回	平成25年10月21日(月)	・交通にかかる現況と課題の抽出及び整理
第2回	平成25年12月12日(木)	・交通にかかる現況と課題の追加・修正 ・基本方針(案)の検討
第3回	平成26年3月18日(火)	・市町等意見の検討(1回目) ・基本方針(案)の検討
第4回	平成26年7月8日(火)	・三重県総合交通ビジョン(中間案)の検討
第5回	平成26年10月30日(木)	・市町等意見の検討(2回目) ・三重県総合交通ビジョン(最終案)の検討



三重県総合交通ビジョン

三重県地域連携部交通政策課

〒514-8570 三重県津市広明町13

電 話 059-224-2805

F A X 059-224-2418