

三重県総合交通ビジョン

～中間案～

～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～

三 重 県

■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、観光等の経済活動等の広域交流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、「みえ県民力ビジョン」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

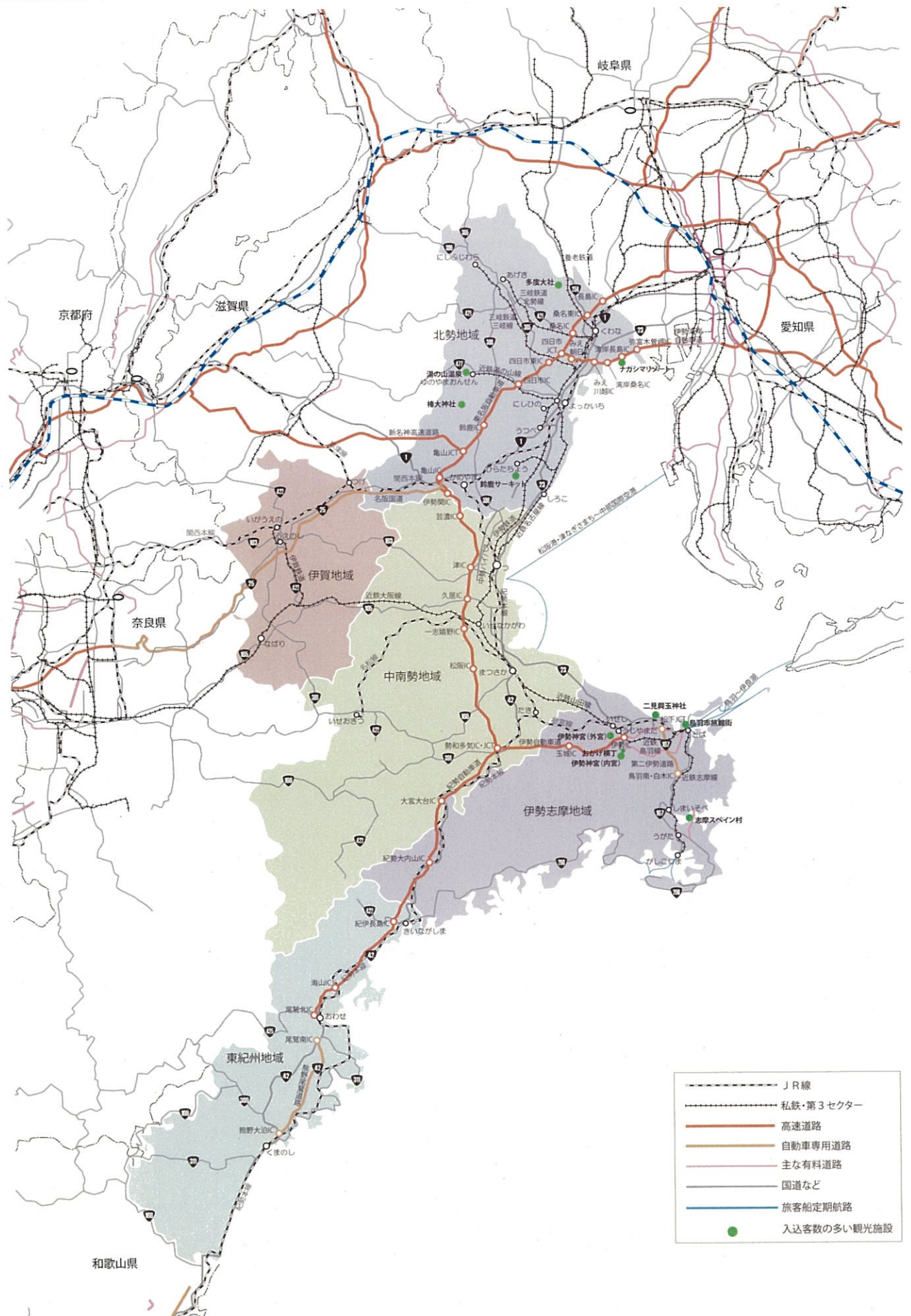
「三重県総合交通ビジョン」は、全 5 章で構成しています。第 1 章「三重の概況」では三重の社会情勢や交通の現状等、第 2 章「三重の交通課題」ではテーマ別の交通課題を、第 3 章では基本理念、第 4 章「基本方針」では交通の将来像を、第 5 章「実施方針」では行政、交通事業者、県民等の役割や施策の方向性を示しています。

5. 主な関連法令等 ※新たに更新された場合には下記の表記も合わせて更新

「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・未施行※H26 秋施行予定)
- 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 (原案) (平成 26 年 9 月 5 日公表)

◆三重県全体図



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維持確保.....	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.....	38
5-1 自転車の積極的な活用に向けて.....	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・充実に向けて.....	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に向けて.....	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.....	48
5-1・3 交通機関ナンバリングによる利便性の向上.....	49

第1章 三重県の概況

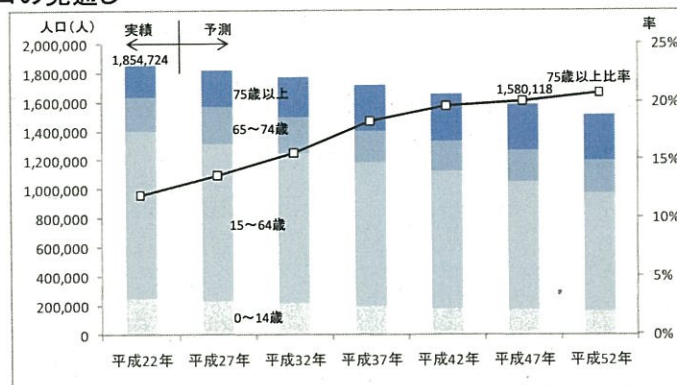
1-1 社会経済状況

(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

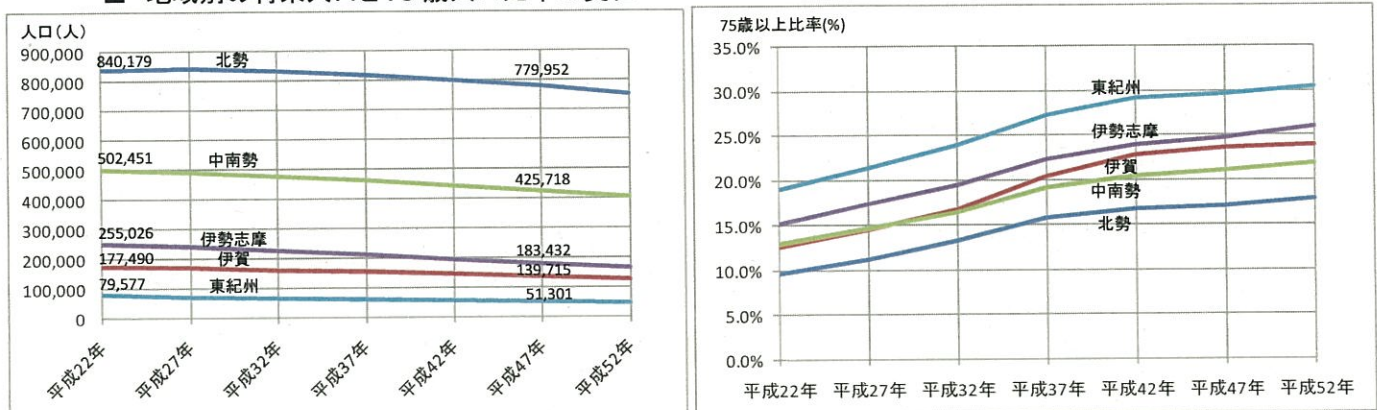


資料：日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)

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。

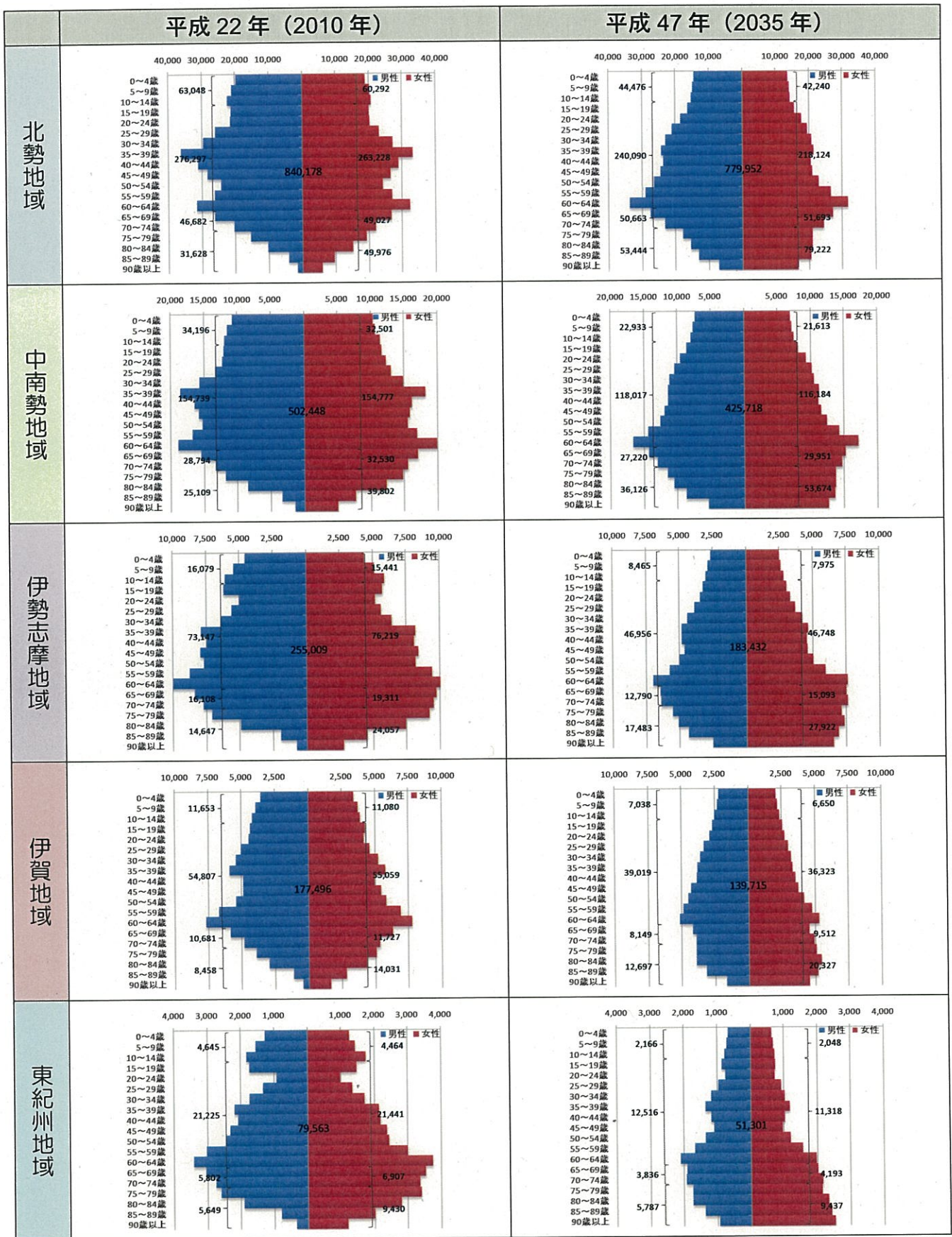
高齢者が多くなると、加齢に伴う身体機能の低下等により自家用車の利用をやめる人も出てくるため、生活の移動手段の確保が必要とされています。

■ 地域別の将来人口と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)

■ 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)

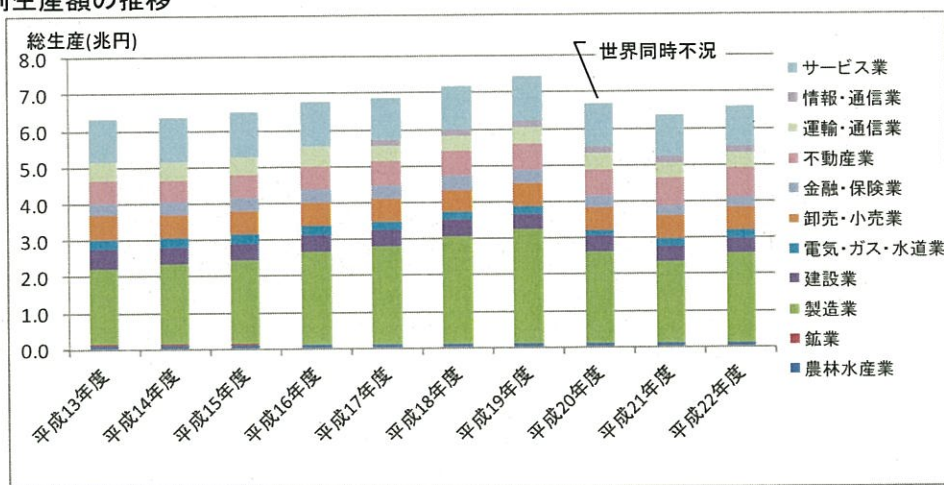
(2) 産業

◆ 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。

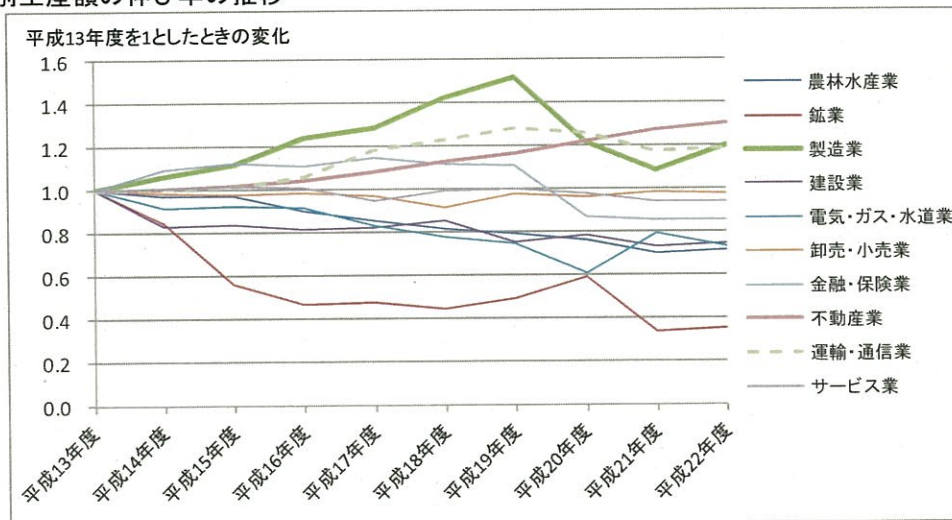
■ 産業別生産額の推移



資料：県民経済計算(各年度版、三重県)

平成13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製造業、不動産業、運輸・通信業の3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



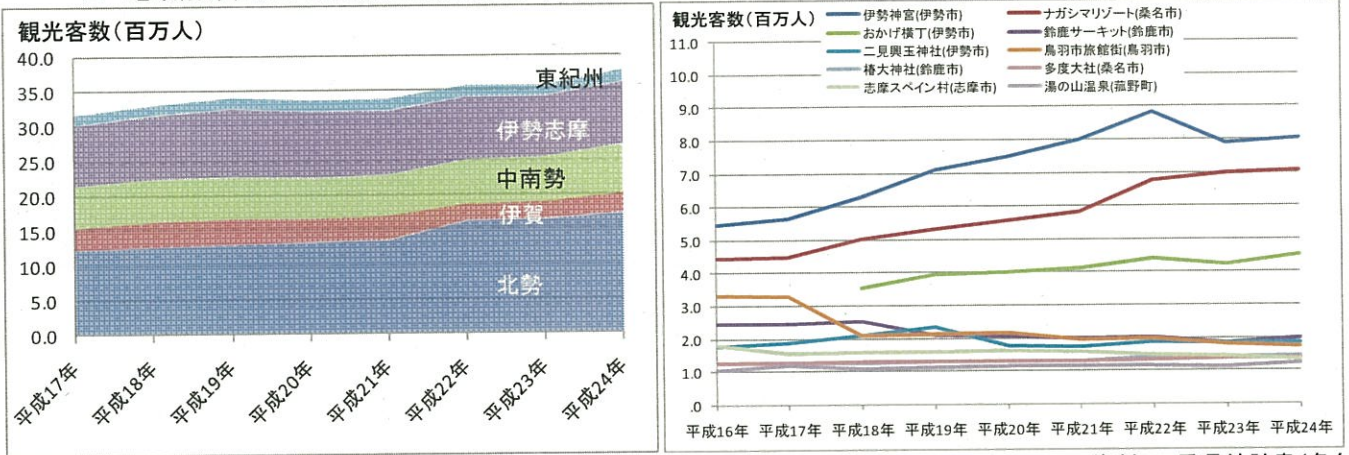
資料：県民経済計算(各年度版、三重県)

(3) 観光

平成24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。平成24年は県外からの観光客数は減少しましたが、外国人の観光客数は増加しています。

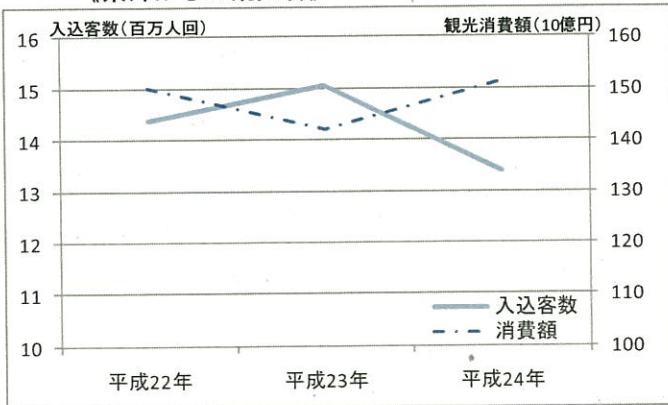
県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好ですが、観光シーズンや大規模イベント開催時に観光施設周辺の道路では大規模な混雑が発生しています。そのような中、伊勢神宮周辺では、公共交通機関の利用促進やパーク&バスライドなどの交通需要マネジメントに取り組んでいます。

■ 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数

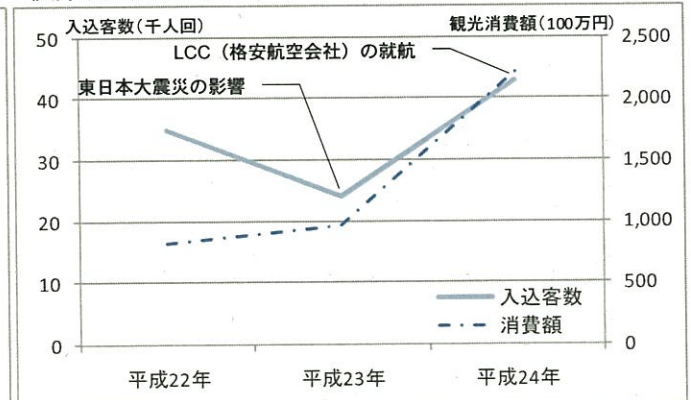


資料：三重県統計書(各年版)

■ 県外および外国人観光客数と観光消費額の推移 《県外からの観光客》



《外国人観光客》



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&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&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の交通が寸断されてきました。近年では、平成21年(2009年)の台風18号によるJR名松線での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津波到達が予想される地域を津波危険予想地域として設定
- ②上記地域内の線路脇約100mおきに避難場所までの方向を示した「津波警標」を設置
- ③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
- ④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
- ⑤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迅速に列車を移動
- ⑥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25年6月12日)



■ 近鉄における南海トラフ地震発生時の対応策

- 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避難はしごの搭載
- ③「津波発生時の緊急避難場所」地図の作成

資料：近鉄ニュースリリース(平成25年2月12日)



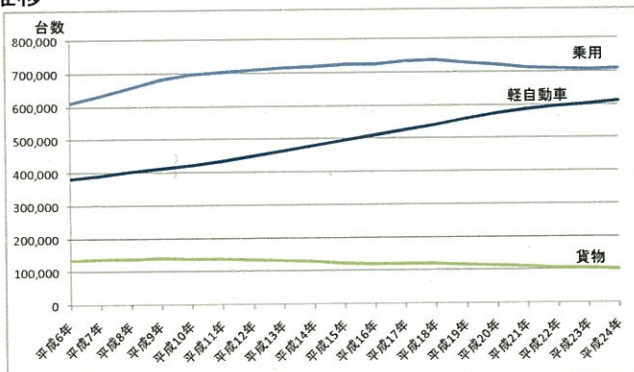
(5) 自動車保有・運転免許

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、県民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24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3番目に低く、4年間の平均では47都道府県中、最も低くなっています。

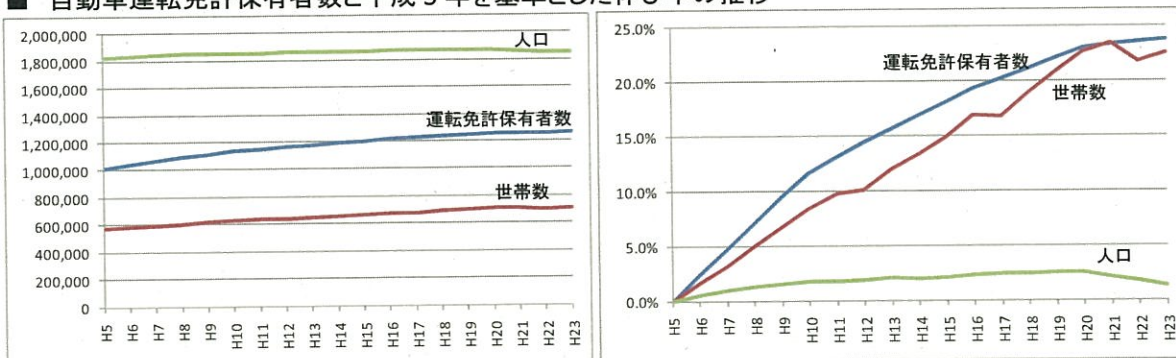
■ 自動車保有台数の推移



※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)

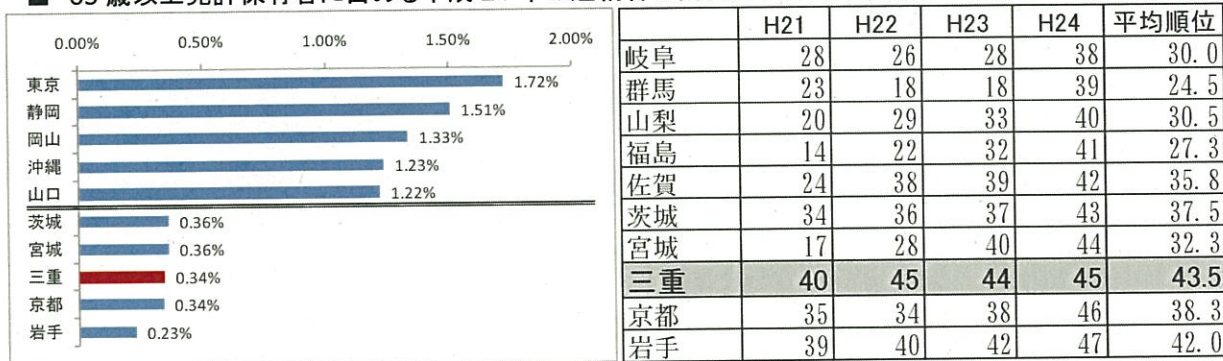
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※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24年の返納者の割合と下位10県の順位の過去4年間の推移



資料：運転免許統計(平成24年、警察庁)

(6) 交通事故

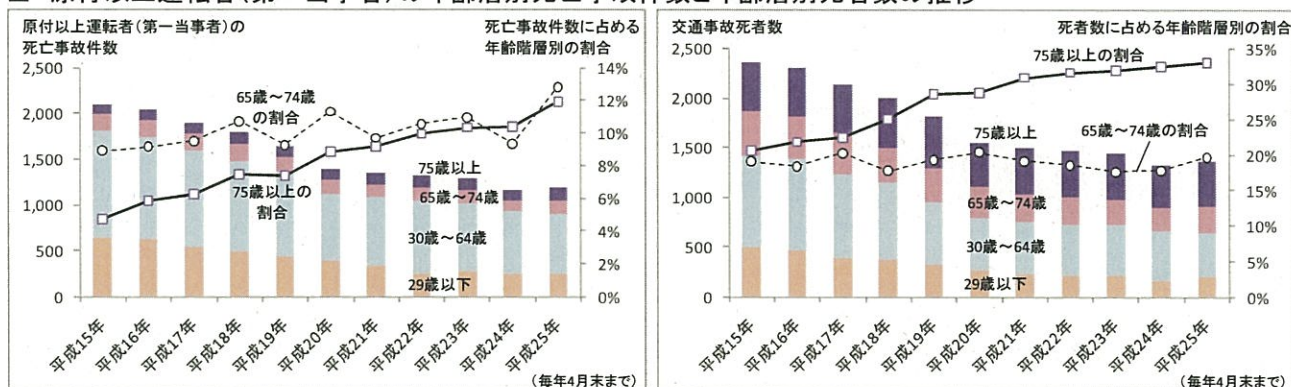
県民の高齢化が進展しているものの、日常の移動手段の確保の観点から自動車利用が減少せず、交通事故の増加が深刻な問題となっています。

◆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となる死亡事故件数は横ばいとなっています。また、死亡事故件数に占める75歳以上の運転者の割合が増加しています。

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。

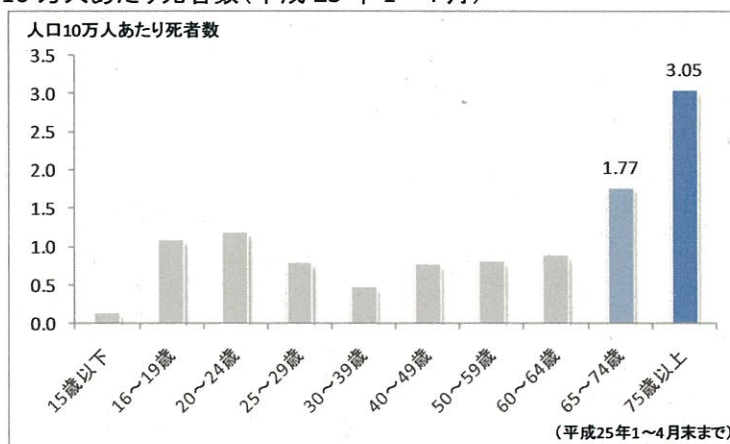
■ 原付以上運転者(第一当事者)の年齢層別死亡事故件数と年齢層別死者数の推移



資料: 交通事故統計(平成25年、警察庁)

人口10万人あたりの死者数を見ると、65歳以上の人は他の年代と比べて死者数が多くなっており、特に75歳以上の人の死者数は64歳以下の人の3倍となっています。

■ 年齢層別人口10万人あたり死者数(平成25年1~4月)



資料: 交通事故統計(平成25年、警察庁)

◆三重県内の高齢者の死亡事故の傾向

三重県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24年では30件あり、死亡事故全体の32.3%ありました。過去3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%と65歳以上が第一当事者となる死亡事故の件数の比率は増加傾向にあります。

(7) 県外との物の動き

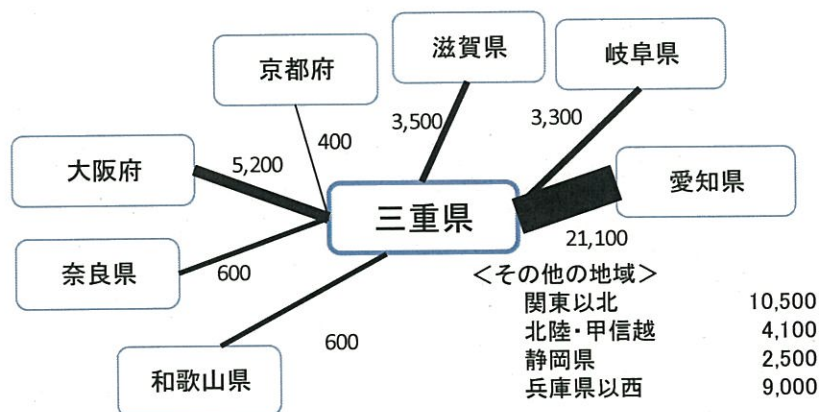
◆ 年間を通じた三重県と他都道府県との間の物の動き

愛知県との間で年間約 2,100 万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、近畿地方以外でも関東以北で約 1,000 万トン、兵庫県以西でも約 900 万トンの輸送があるため、旅客と比べると、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 23 年度、流出入合計)

(単位：千トン/年)



資料：貨物地域流動調査(平成 23 年度、国土交通省)

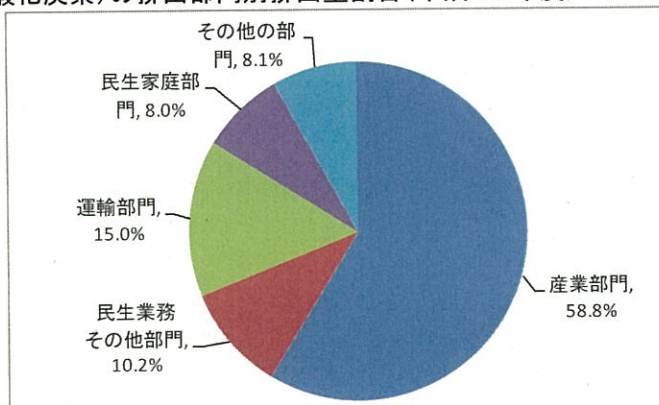
(8) 環境

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います。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が、これは本県では、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るためです。

また、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

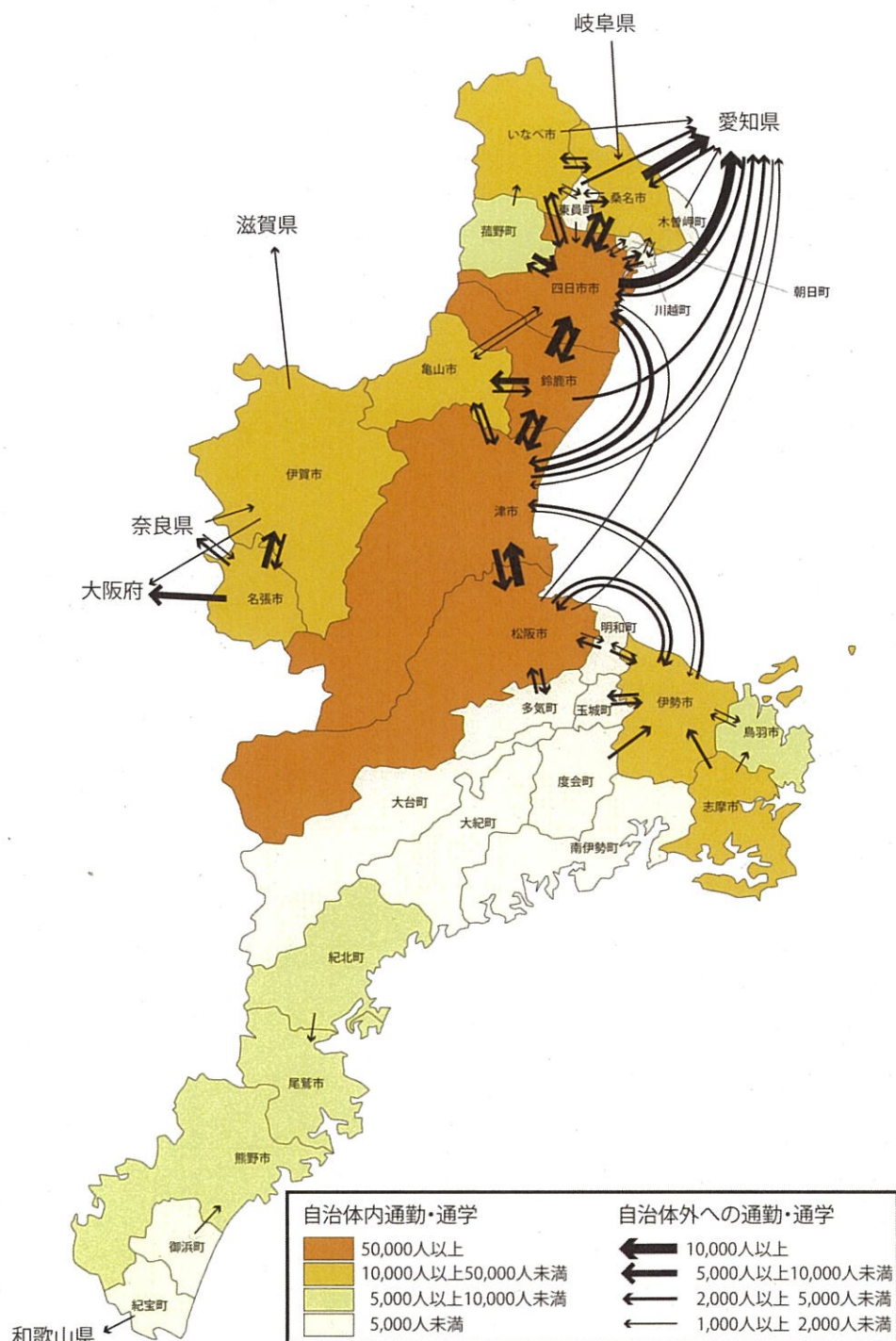
(1) 居住者の通勤・通学行動

県内の自治体では、隣接自治体間の通勤が見られるほか、四日市市と津市、津市や松阪市と伊勢市といった都市間の通勤も見られます。

四日市市や桑名市を中心に愛知県内への通勤も多くなっています。

また、伊賀地域では大阪府や奈良県、滋賀県への通勤が、東紀州地域の紀宝町では和歌山県内への通勤が見られます。

■ 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

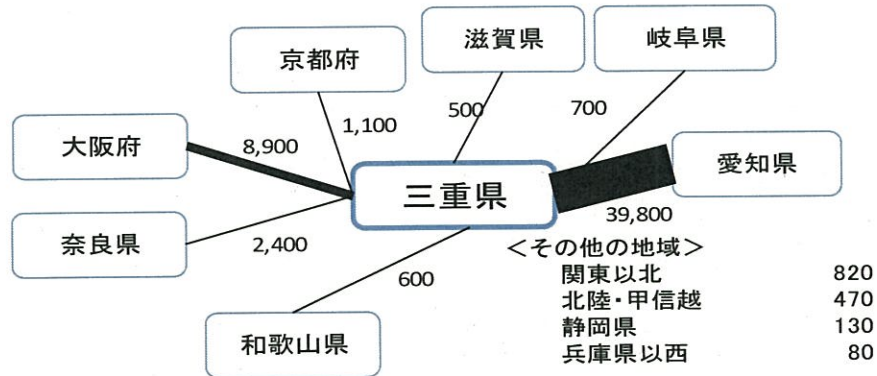
(2) 県外との人の動き

◆ 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23年度、流入合計)

(単位：千人/年)



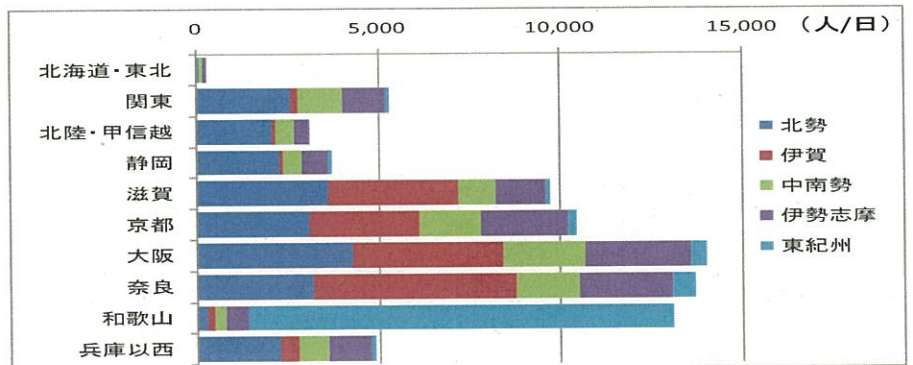
資料：旅客地域流動調査(平成23年度、国土交通省)

◆ 東海地方以外の地域からの県内各地域への流入

東海地方以外の地域から県内各地域への秋季1日の流入を見てみると、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。

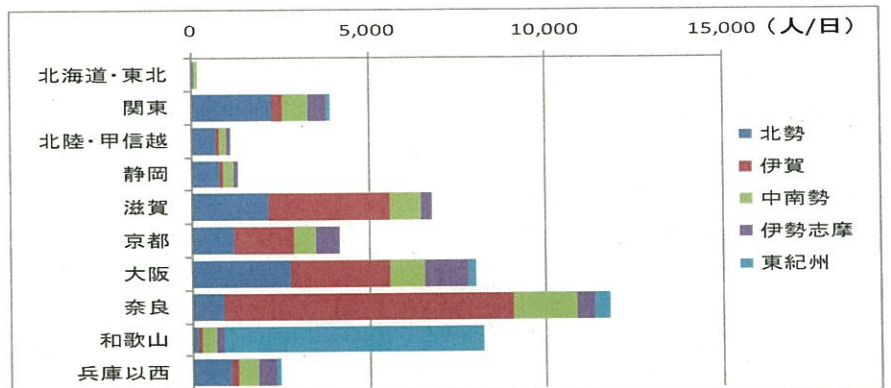
■ 観光・私用目的での秋季休日1日の県内各地域への流入

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

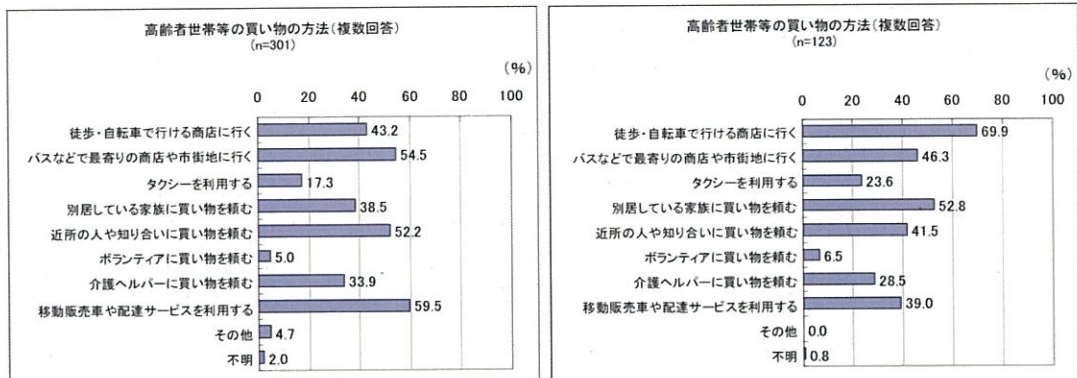
◆自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等の買物行動

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、近くに別居している家族が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)

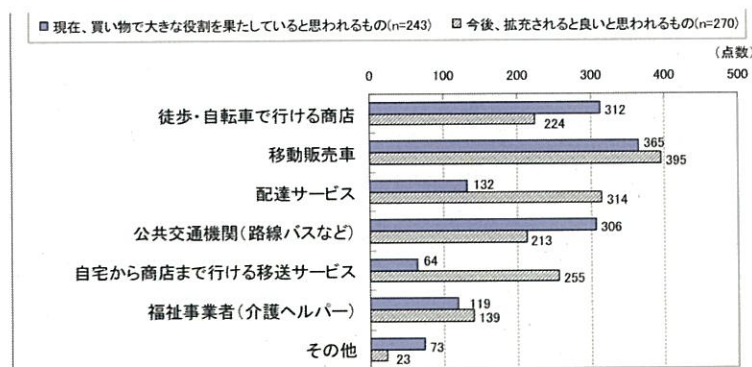
◆自家用車を運転する人がいない高齢者世帯等にとって、大きな役割を果たしているもの、拡充を求めるもの

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。配達サービスは、現在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は、現況は地理的条件からタクシーを利用しにくいことや、過疎地有償運送などのサービスが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、拡充を求めるウェイトとしては、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)

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

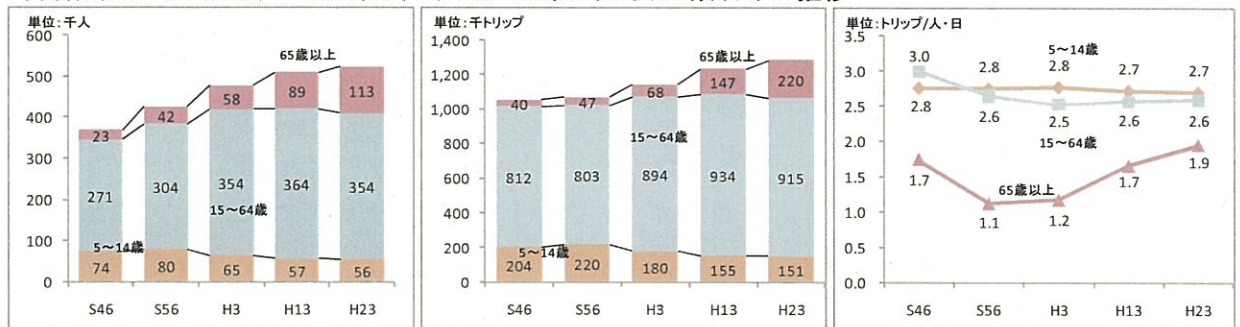
中京都市圏内の1日の人の動きを調べた中京都市圏パーソントリップ調査¹に基づいて、県内の交通行動の推移を整理します。この調査は昭和46年に第1回調査が行われて以降、ほぼ10年に1回に調査が行われており、平成23年に第5回調査が行われました。三重県内では北勢地域が調査対象区域となっています。

◆人口、トリップ数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²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いることから、三重県においても人口、トリップ数共にピークを迎え、今後減少することが想定されます。

一方、65歳以上の人口、トリップ数ともに増加しており、今後もこの傾向が続くと想定されます。

■ 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

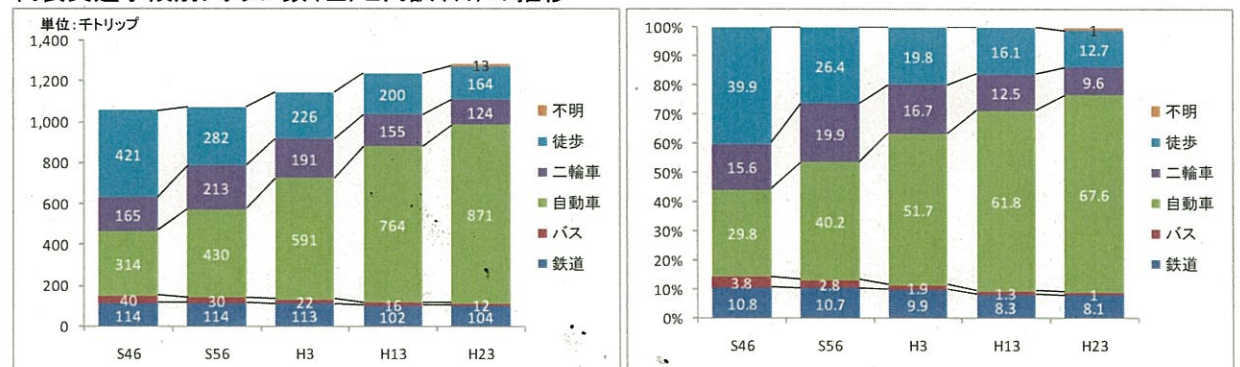


資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成25年)

◆自動車の交通量だけが增加傾向にあり、自動車依存の傾向が高まっています。

調査対象区域ではトリップ数が年を追うごとに増加していますが、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高まっており、県内の移動に対する自動車依存の傾向が高まっています。

■ 代表交通手段別トリップ数(左)と内訳(右)の推移



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も1トリップと数えます。

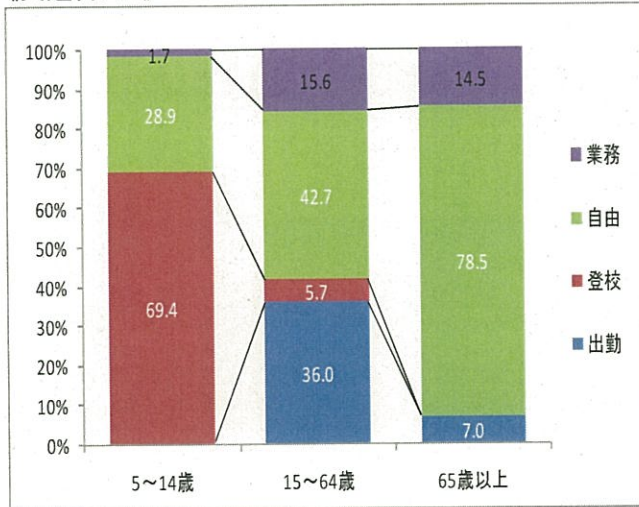
²第1回調査結果からの推移を求めるため、ここでの調査対象地域区域は第1回調査対象区域(桑名市、四日市市、いなべ市の一部、木曾岬町、東員町、菟野町、朝日町、川越町)としています。

◆ 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 人は自動車により移動しています。

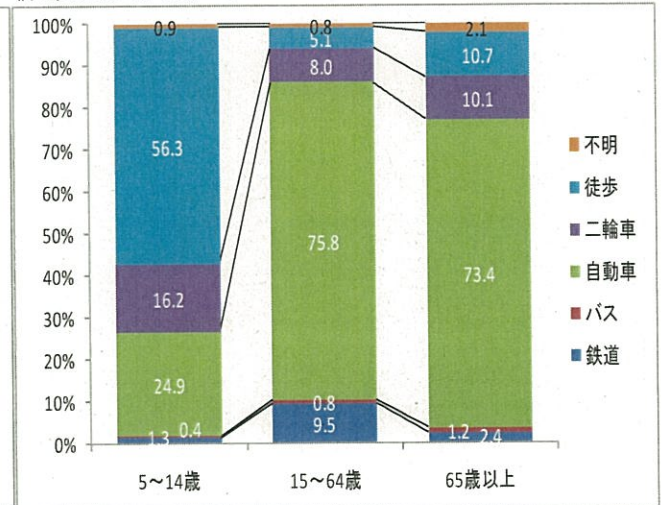
帰宅目的を除いた年齢階層別の交通目的内訳を見ると、5～14 歳では約 70%が登校、15～64 歳では約 40%が出勤・登校となり、決まった目的地への移動が多くなりますが、65 歳以上では 80%近くが自由目的となっています。年齢階層別の交通手段内訳を見ると、15～64 歳では、75%以上が自動車で移動しており、65 歳以上の高齢者でも 73.4%の人が自動車で移動しています。5～14 歳でも 24.9%の人が保護者等による自動車での送迎で移動しています。

■ 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》

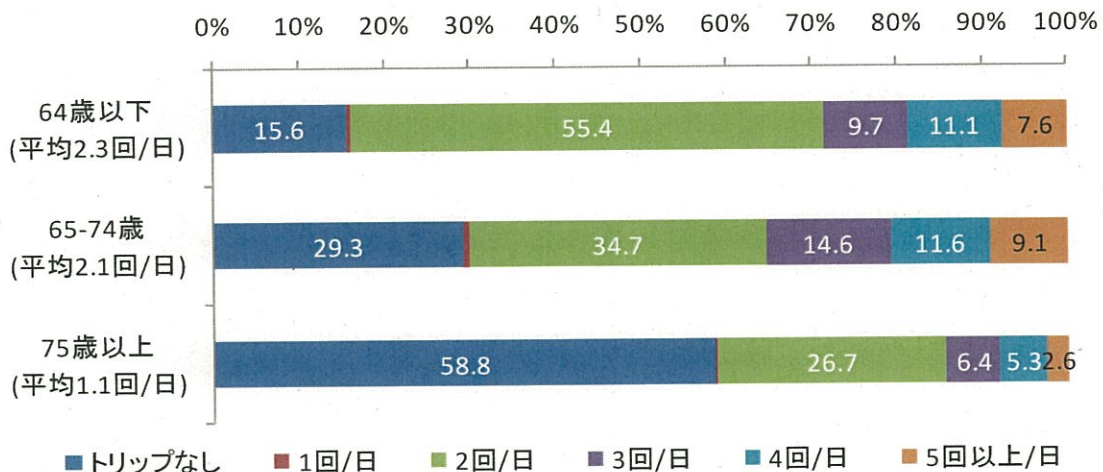


資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成 25 年) ※帰宅目的の移動を除いて集計しています。

◆ 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。

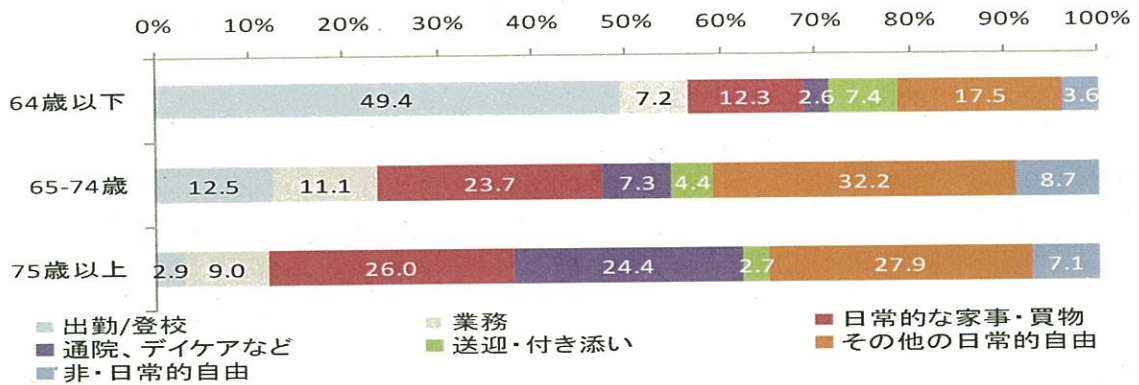
■ 年齢階層別 1 日あたりトリップ回数の割合



資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成 25 年)

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。75歳以上の人ではとりわけ、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。

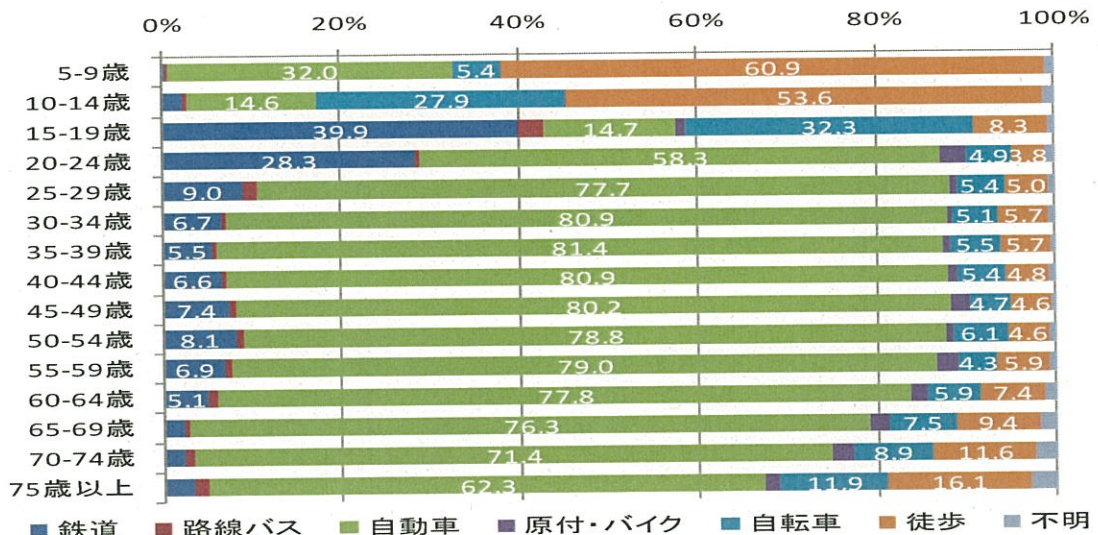
■ 年齢階層別交通行動目的内訳（帰宅を除く）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成25年）

60歳以上になると、年齢を重ねるにつれて、徐々に自動車の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。

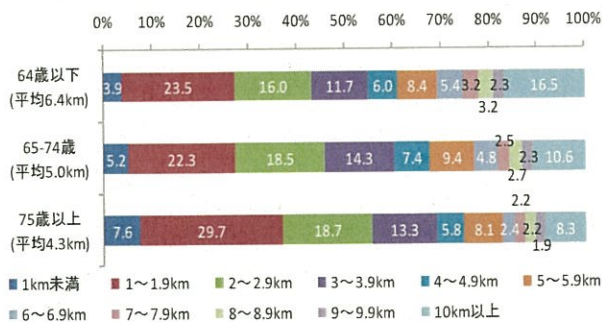
■ 年齢階層別代表交通手段内訳



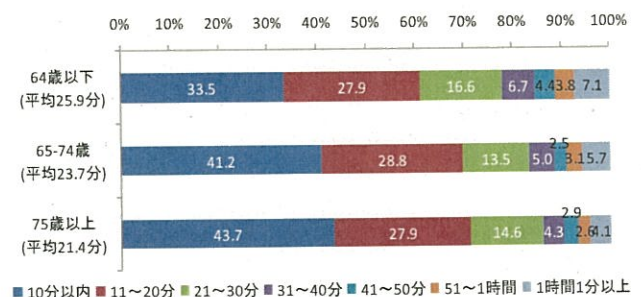
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成25年） ※自動車には自家用バス、貸切バス、送迎バスも含まれます。

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）