

三重県地域公共交通計画【概要版】

第Ⅰ章 はじめに

①位置付け

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法とし、同法に基づく法定計画として策定

②計画期間

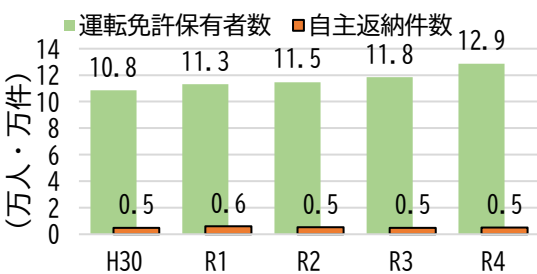
- 令和6年度～令和10年度（5年間）

③対象とする交通手段

| 地域旅客運送サービス | |
|------------|-----------------|
| 公共交通機関 | その他旅客運送 |
| 鉄軌道 | 自家用有償旅客運送 |
| 路線バス | 福祉輸送 |
| 旅客船 | スクールバス |
| コミュニティバス | 病院・商業施設等の送迎サービス |
| デマンド交通 | ボランティア輸送 |
| 乗用タクシー | 自動車運転代行業 など |

第Ⅱ章 地域公共交通の現状と課題

■運転免許保有数と返納件数(三重県・75歳以上)



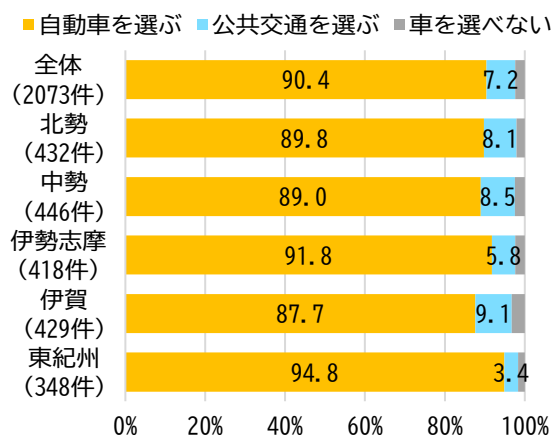
①自家用車の保有状況、交通事故データ

- 一世帯あたりの自家用車保有台数は約1.43台であり、全国平均(約1台)よりも高い。
- 75歳以上の免許返納件数は年間約0.5万件にとどまっている。
- 人身事故件数に占める高齢者人身事故の割合は増加傾向にあり、2割を超えている。

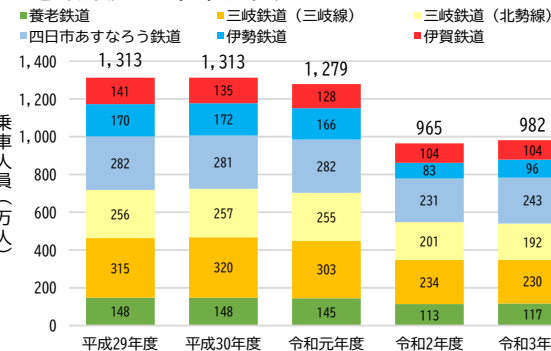
②県民アンケートからの日常的な移動の状況

- 自動車と公共交通の手段選択について、「ほぼ確実に自動車を選ぶ」「自動車を選ぶことが多い」が約9割を占める。(県民アンケート)
- 通勤・通学や買い物、通院などの日常生活の移動は、居住地と同じ市町で完結する移動が多くなっている。

■自動車と公共交通の手段選択の傾向



■地域鉄道の乗車人員



③地域公共交通、運転士の状況

- コロナにより利用者数が大幅減となり、回復傾向にあるが、以前の水準に戻っていない。
- バス・タクシーの運転士不足も深刻化している。

④本県の課題と取組の方向性

【資料5-1】

■課題

地域内交通の課題

- 日常生活における地域内の移動手段の確保
- 移動手段の確保に向けた多様な輸送資源の活用

広域交通の課題

- 地域間や県境を越える広域的な移動手段の確保
- 観光・交流を促進する広域交通ネットワークの構築
- 国の補助対象外となることが懸念される地域間幹線バスの対応策の検討

共通の課題

- 人口減少・高齢化による影響をふまえた対応
- 自動車に依存する状況から公共交通への転換
- 持続可能な地域交通とするための環境整備

■取組方向

基本方針① 地域内交通

日常生活を支える地域内交通の維持・確保

- 市町の効果的な交通施策の立案に向けた支援
- 地域のニーズのきめ細かな把握、支援の検討
- 交通不便地域等における移動手段の確保、定着
- 離島における生活航路の維持・確保
- 主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実
- 多様な輸送資源の活用推進

基本方針② 広域交通

広域交通ネットワークの構築・活性化

- 広域鉄道の利用促進、地域鉄道の維持・確保
- 地域間幹線バスへの支援、国の補助対象外となることが懸念される路線の対応策の検討
- 広域航路の維持・確保
- 複数の公共交通の円滑な乗り継ぎ推進
- 観光地へのアクセスの向上、リニアの効果を県内に波及できる取組の推進

基本方針③ 環境整備

地域公共交通を支え、発展させる環境整備

- バリアフリー化の促進や、災害対策の連携強化
- 運転士等の確保に向けた取組や、自動運転などの導入促進
- 地域公共交通におけるDX・GXの促進

めざす姿

県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現

第Ⅲ章 めざす姿と基本方針

めざす姿

県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現

- 県民の暮らしで必要となる移動は、市町の中で完結することが多く、高齢化が進む中で自宅から目的場所への移動に必要な地域内交通を充実していくことが重要です。
- 人口減少が進行する中、若者が「住み続けたい」と思える三重県をめざすには、まちの賑わい創出が必要であり、その一つとして公共交通の充実など生活の利便性向上を図ることが重要です。
- 県内ではJRや近鉄、地域間幹線バスなどが市町間を結び、愛知県や奈良県、和歌山県などの隣県とも接続しており、観光・交流や産業などさまざまな面で県境を越えた往来が多いことから、市町間の移動や県境を越えた移動を支える広域交通ネットワークの確保・充実も重要です。
- 人口減少が進む中、限られた担い手や予算の中で地域交通を持続可能なものとするためには、大量輸送と個別・少量輸送の交通手段の最適な組み合わせを検討していくことが重要です。

■実現したい未来のすがた

暮らしの視点

地域公共交通によって自家用車などの移動手段を持たない高齢者や子どもなど誰もが自由に移動できます。



交流の視点

県内各地や県外ともつながる地域公共交通で多くの人々が訪れて県内を自由に移動できます。



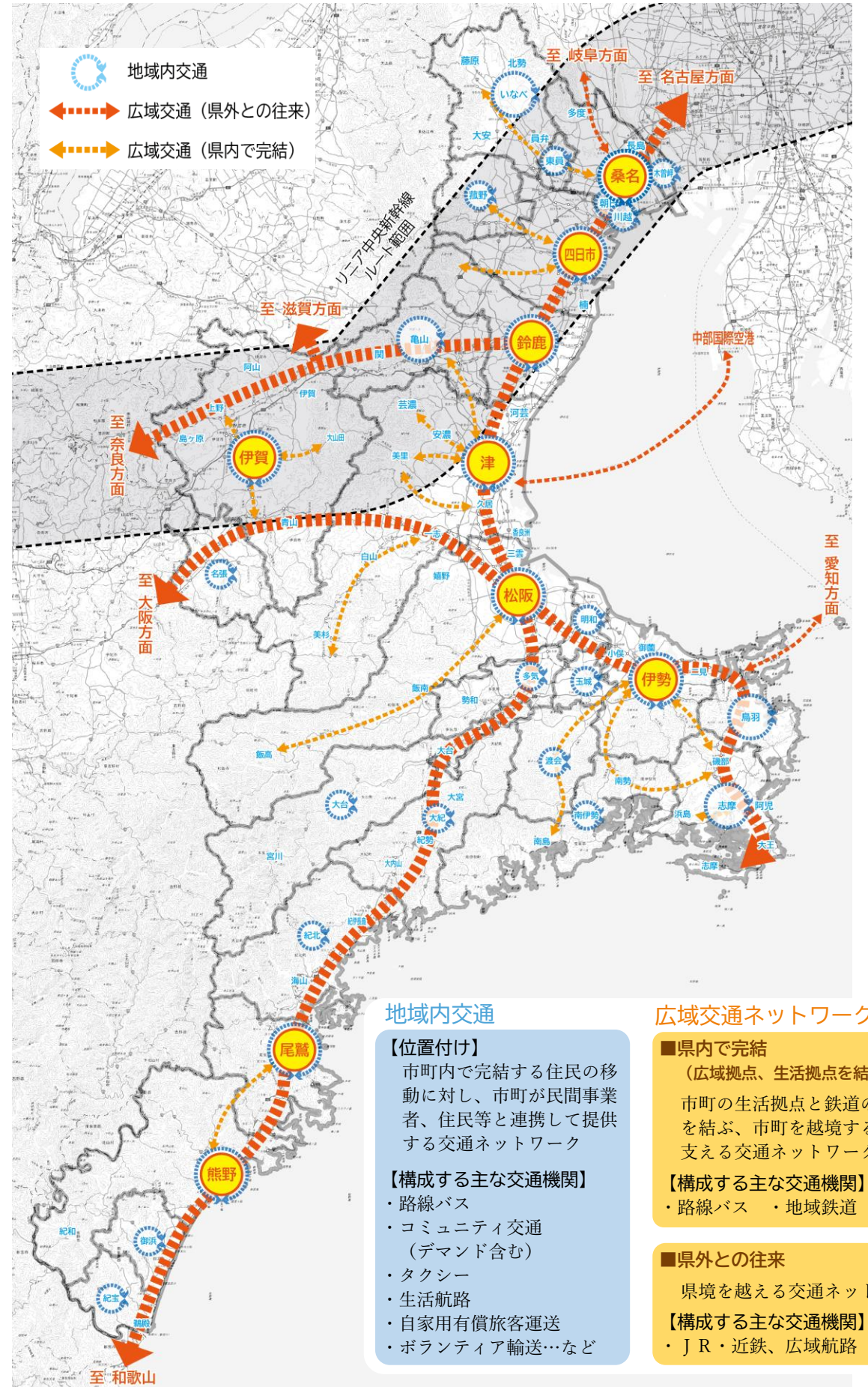
まちづくりの視点

まちづくりとも連動した地域公共交通を創ることで地域を活性化します。



協働の視点

行政や交通事業者はもとより、県民の皆さんや企業と一体となって地域公共交通を育んでいきます。



地域内交通

【位置付け】
市町内で完結する住民の移動に対し、市町が民間事業者、住民等と連携して提供する交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】
・路線バス
・コミュニティ交通（デマンド含む）
・タクシー
・生活航路
・自家用有償旅客運送
・ボランティア輸送…など

広域交通ネットワーク

■県内で完結
(広域拠点、生活拠点を結ぶ路線)
市町の生活拠点と鉄道の骨格軸を結ぶ、市町を越境する移動を支える交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】
・路線バス ・地域鉄道 …など

■県外との往来
県境を越える交通ネットワーク
【構成する主な交通機関】
・JR・近鉄、広域航路 …など

基本方針① 地域内交通
日常生活を支える地域内交通の維持・確保

| 施策 | | 取組方向と主な取組 |
|----|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 地域内交通の課題解決に向けた支援 | ○市町における的確な施策立案に向けた支援 |
| | | ① さまざまな関係者による協議の場や、行政担当者のスキルアップの場づくり ② 移動サービスの類型化や導入に向けた留意事項の整理、共有 |
| 2 | 交通不便地域における移動手段の確保 | ○地域のニーズを捉えた、効果的な移動手段の導入・定着 |
| | | ③ 地域の実情やニーズのきめ細かな把握をとおした、市町への効果的な支援の検討 ④ 移動手段の確保・定着に向けて市町が実施する調査や実証事業等への支援 |
| | | ○離島における生活航路の維持・確保 |
| | | ⑤ 生活航路の維持・確保 |
| 3 | 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用 | ○主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実 |
| | | ⑥ ラストワンマイル・モビリティに係る国の制度改正を踏まえた対応の検討 ⑦ 主要施設と拠点駅等をつなぐ二次交通確保に向けた新たな取組の促進 |
| | | ○多様な輸送資源の活用推進 |
| | | ⑧ 自家用有償旅客運送やボランティア輸送の取組事例の情報提供 ⑨ 多様な輸送資源を活用した取組への支援 ⑩ 一般ドライバー等を活用した新たな輸送制度の研究、導入の検討 ⑪ スクールバス・病院バスなどの輸送資源を活用した取組の研究 |
| | | |

基本方針② 広域交通
広域交通ネットワークの構築・活性化

| 施策 | | 取組方向と主な取組 |
|----|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 鉄道の維持・確保 | ○広域鉄道の利用促進と活性化 |
| | | ① 地域との協働によるJR・近鉄の利用促進 ② JR関西本線の持続可能性・利便性の向上に向けた取組の推進 ③ リニア中央新幹線の全線開業に向けた取組、県内広域交通網や具体的施策の検討 |
| | | ○地域鉄道の維持・確保に向けた取組の支援 |
| | | ④ 地域鉄道の設備整備に対する支援や協議会等への参画 ⑤ 伊勢鉄道の維持・確保に向けて、県・沿線等市町が連携した取組の推進 |
| | | |
| 2 | 地域間幹線バスの維持・確保 | ○地域間幹線バスへの継続的な支援 |
| | | ⑥ 地域間幹線バスの運行継続に向けた支援 ⑦ 国の補助対象外となることが懸念される路線の対応策の検討 |
| 3 | 広域航路の維持・確保 | ○広域航路の維持・確保、活性化に向けた取組の推進 |
| | | ⑧ 広域航路の維持・確保、活性化に向けた利用促進に係る取組の推進 ⑨ 港から目的地への移動手段の導入や公共交通への接続強化に係る取組の検討 |
| 4 | 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進 | ○バス停や駅での乗り継ぎの利便性向上 |
| | | ⑩ 交通事業者や市町が取り組む乗継環境の整備の促進 |
| 5 | 観光施策との連携 | ○観光事業と連動した取組への支援 |
| | | ⑪ 交通事業者と連携した観光事業の実施 ⑫ 二次交通の確保など、観光地へのアクセスの向上 ⑬ 鉄道事業者等と連携した観光MaaS事業等の検討 |
| | | |

基本方針③ 環境整備

地域公共交通を支え、発展させる環境整備

| 施策 | 取組方向と主な取組 |
|--------------------------|----------------------------------------|
| 1 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備 | ○公共交通のバリアフリー化の促進 |
| | ① 交通事業者が取り組むバリアフリー対策の促進 |
| | ○災害対策や復旧等に向けた連携の強化 |
| | ② 大地震に備えた鉄道施設の整備に向けた支援 |
| | ③ 交通事業者との情報共有体制の強化 |
| | ○モビリティ・マネジメントの推進 |
| | ④ 県民へのモビリティ・マネジメントに関する情報発信 |
| | ○国による制度の活用促進 |
| | ⑤ 国における制度改正の情報収集や、国・市町との連絡調整、国の支援制度の活用 |
| | 2 公共交通の担い手の確保 |
| ⑥ 運転士等確保の取組の促進 | |
| ⑦ 自動運転の導入に向けた取組の促進 | |
| 3 新技術の活用による課題の解決、付加価値の向上 | ○新たな時代に対応した地域公共交通のDX・GXの促進 |
| | ⑧ 自動運転・AIデマンド・MaaSなど交通DXの促進 |
| | ⑨ 脱炭素化に向けた次世代バス車両・タクシー車両への転換促進 |

第VI章 計画の進行管理

基本方針1 日常生活を支える地域内交通の維持・確保

| 指標 | 現状値 | 目標値 (R10年度) |
|------------------------------------|------------------|-------------|
| 地域公共交通計画を策定した市町数 (累計) | 9市町 (R4年度までの累計) | 26市町 |
| 移動サービスの導入に向けて、県が支援を行った市町の数 (累計) | 11市町 (R5年度までの累計) | 29市町 |
| 多様な輸送資源を活用した取組に対して、県が支援を行った件数 (累計) | 2件 (R5年度までの累計) | 7件 |

基本方針2 広域交通ネットワークの構築・活性化

| 指標 | 現状値 | 目標値 (R10年度) |
|------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------|
| JR・近鉄の乗客数 | 6,292万人 (R3年度) | (R5年度の利用者数) × Δ3.0% (R5からの人口減少率Δ3.75%よりも利用者数の増をめざして設定) |
| 地域鉄道の乗客数 | 982万人 (R3年度) | (R5年度の利用者数) × Δ3.0% (R5からの人口減少率Δ3.75%よりも利用者数の増をめざして設定) |
| 地域間幹線バスの実車走行キロあたり利用者数 | 0.52人/km (R5年度) | 0.50人/km (R5年度の利用者数) × Δ3.0% (R5からの人口減少率Δ3.75%よりも利用者数の増をめざして設定) |
| 広域航路の利用者数 | 35.9万人 (R4年度) | 57.8万人 (R1年度の利用者数) × Δ6.0% (R1からの人口減少率Δ6.75%よりも利用者数の増をめざして設定) |
| GTFSDデータをオープンデータ化した市町の数 (累計) | 17市町 (R4年度までの累計) | 25市町 |
| 県内観光地への公共交通利用の割合 | 9.9% (R4年度) | 12.0%以上 (R1コロナ前) |

基本方針3 地域公共交通を支え、発展させる環境整備

| 指標 | 現状値 | 目標値 (R10年度) |
|---------------------------------------|-----------------|-------------|
| 乗合バスのうちバリアフリー対応バス車両の割合 | 88.8% (R4年度) | 100% |
| バス・タクシー等運転士数 | 1,985人 (R3年度) | (R5の運転士数) |
| 自動運転レベル4を見据えて公道における実証運行に取り組む市町の数 (累計) | 3市町 (R5年度までの累計) | 6市町 |