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できます。

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

岐阜県
京都府
滋賀県
愛知県
奈良県
和歌山県
北勢地域
伊賀地域
中南勢地域
伊勢志摩地域
東紀州地域
多度大社
湯の山温泉
椿大神社
鈴鹿サーキット
ナガシマリゾート
二見興玉神社
鳥羽市鳥羽駅前
伊勢神宮（外宮）
伊勢神宮（内宮）
おかげ横丁
志摩スペイン村
J R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
N
0
10
20km

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、生活のための移動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、木曽岬町、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

	平成 22 年（2010 年）	平成 47 年（2035 年）
北勢地域		
中南勢地域		
伊勢志摩地域		
伊賀地域		
東紀州地域		

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保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、避難はしごの搭載などを進めています。

「新・津波警標」

「避難梯子」

■　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

始端標

終端標

線路内避難方向指示標

線路外脱出方向指示標

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**	**4**	**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、木曽岬町、東員町、菰野町、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、今後も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、木曽岬町、東員町、菰野町、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、木曽岬町、東員町、菰野町、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、木曽岬町、東員町、菰野町、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、木曽岬町、東員町、菰野町、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、木曽岬町、東員町、菰野町、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、木曽岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町）