

三重県総合交通ビジョン策定 第2回庁内意見照会結果まとめ

	該当箇所	意見等	対応方針
1	P.27 4行目	<p>・「27駅のバリアフリー化への対応状況」 ⇒「27駅のバリアフリー化(段差解消)への対応状況」 ※駅舎のバリアフリーには、多機能トイレ、誘導ブロックなどの工種もあるため。</p> <p>・「県内の設置率は下回っており、駅のバリアフリー化への対応は遅れています。」 ⇒「県内の設置率はやや下回っている状況です。」 ※平成26年度に1駅(JR四日市駅)、27年度に1駅(近鉄伊勢若松駅)の2駅がバリアフリー化済みになる予定であり、現実には文書でイメージされるほど遅れていることはないため。</p>	意見のとおり修正します。
2	P.27 13行目、14行目、16行目、18行目、19行目	<p>「導入率」⇒「導入比率」 ※国のバリアフリー基本方針(H23.3)では、「総車両数約6万台からバス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両約1万台を除いた5万台のうち、約70%に当たる約3万5千台について、平成32年度までに、ノンステップバスとする。」とされています。しかしながら、国がホームページで公表している導入状況一覧表の「総車両数(三重県749台)」は、「適用除外認定車両(155台:公表されていません)」を含んだ数値であるため、本来の率より小さい値となります。本来は$103 / (749 - 155) = 17.3\%$ 以上より、国のホームページで「導入比率」とされている値は、基本方針で70%を目標としている「いわゆる導入率」と若干異なるので、国がホームページで記載している表中の表現とあわせ「導入比率」としてください。(ちなみに、「適用除外認定車両(155台)」の三重県分は把握していますが、他県の数値は公表されていないため不明です。)</p>	意見のとおり修正します。

3	全般	<p>・交通体系については、鉄道、バス、リニア、道路など多様な交通が連携・補完しつつ形成されるべきものであると考えるため、このことについての記述を充実されたい。</p> <p>また、多様な交通網の中での道路の位置づけを明確にされたい。</p>	<p>P32三重県総合交通ビジョンの基本理念の本文中、「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。」と記述しています。また、具体的にはP37「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」でイメージ図とともに記述しています。なお、道路の位置づけにつきましては、第4章の基本方針や第5章の実施方針において取り組む項目内容に応じて、道路を含む必要な交通基盤の整備や維持確保等のあり方について記述しています。</p>
4	全般	<p>・交通については、鉄道、バス、航空機、船舶、自動車、自転車、徒歩など多様なものがあるが、記載に不足がないよう再検討されたい。</p>	<p>・現時点において、各交通手段については、各章項目においてそれぞれ必要な箇所に記述していると判断しています。</p>
5	P15	<p>「現在整備中の自動車専用道路と開通予定」の表について</p> <p>・表の下『(平成26年4月1日時点)』を『(平成26年9月1日時点)』に修正願います。</p> <p>・東海環状自動車道 東員IC～大安ICの開通予定について、『平成30年度予定*2』とし、表の下に『*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」』を追記願います。</p> <p>・東海環状自動車道 大安IC～養老JCT(岐阜県)の開通予定について、『平成32年度予定*1』に修正願います。</p>	<p>意見のとおり修正します。</p>

6	P17	<p>「一般道路」の本文8行目 ・『…県管理道路の整備の促進、…』を『…県管理道路の整備の推進、…』に修正願います。</p>	意見のとおり修正します。
7	P30	<p>「(3)ミッシングリンクやボトルネックの解消」について ・1行目、『県内は高規格…』を『県内では、高規格…』に修正願います。 ・4行目、『…大きな支障をきたしています。』を『…支障をきたしていません。』に修正願います。 「(4)総合港湾としての四日市港の機能強化」について ・2行目、『…東海環状道路自動車道…』を『…東海環状自動車道…』に修正願います。</p>	意見のとおり修正します。
8	P31	<p>「(2)災害に強い交通施設の整備の推進」について ・2行目、『…港湾施設、道の駅などの拠点施設における…』を『…港湾、道の駅などの施設における…』に修正願います。</p>	意見のとおり修正します。

9	P42	<p>・名古屋西JCT～飛島JCT間も名古屋高速の表示になっていますが、当該区間は名古屋第二環状自動車道(名二環)です。</p> <p>・道路について、何を基準にして図中に表示しているかお示しいただきたい。例えば、供用または事業化済の高規格幹線道路ということであれば、東海環状自動車道と熊野道路は表示するべきで、供用済の高規格幹線道路のみということであれば、新名神(四日市JCT～亀山西JCT間)、上記名二環、熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は表示するべきではないと考えます。</p>	<p>供用または事業化済の高規格幹線道路で整合するよう図中の表記を修正します。</p>
10	P46	<p>「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」について</p> <p>・施策①について、「くしの歯型の道路」という表現は使用しませんので、『…支え合うくしの歯型の道路の整備や…』を『…支え合う道路の整備や…』に修正願います。</p> <p>「5-3 ②交通基盤施設の維持管理」について</p> <p>・1行目、航路の老朽化という表現は使用しないと思われるので、表現の修正を検討されたい。</p> <p>・三重県内の道路の橋梁の状況について、グラフ上の緑字部『老朽化が進む三重県の道路インフラ』を『高齢化が進む三重県の道路インフラ』に修正願います。</p>	<p>・意見のとおり修正します。</p> <p>・「航路」を「港湾」に修正します。</p> <p>・意見のとおり修正します。</p>

11	P48	<p>「5-1・2・3 県内道路の整備、維持管理、TDMの推進」について ・7行目、道路整備方針の表現に合わせ、『…緊急時・災害時に対応できる道路の整備推進に取り組むとともに道路施設が…』を『…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。(改行)道路施設が…』に修正願います。</p> <p>・施策③、『道路の安全な機能の確保を目的に、計画的な維持修繕の推進』を『県管理道路の維持修繕の推進』に修正願います。</p> <p>・本文の順番と施策の順番が合うように修正願います。 4行目～6行目、『北・中部地域など…』の段落は施策①に対応する文章であるため、一番前に挿入する。7行目(上記修正後)、『幹線道路に…取り組みます。』は施策②に対応するため、3行目の後ろに段落を変えずに挿入する。</p> <p>・県内道路には市町道も含まれると考えますが、市町道に関する記述がありません。</p>	<p>・意見のとおり修正します。</p> <p>・左記の4項目目の意見と整合するように市町道の整備や維持管理等も合わせて、施策①②を「県内道路の整備の推進や促進」としてひとつの施策にまとめ、施策③は「県内道路の維持管理の推進」で施策②とします。</p> <p>・意見のとおり修正します。</p> <p>・上記修正と合わせて県内道路を管理者を区別せず、「県内道路」として表記します。</p>
12	P45	<p>「施策① アジア域内物流への対応」を「施策① コンテナ貨物への対応と機能の充実・強化」に修正願います。</p>	<p>意見のとおり修正します。</p>

三重県総合交通ビジョン策定 第2回市町意見照会結果まとめ

1	<p>29ページ～31ページ 第2章三重県の交通課題</p>	<p>第2章三重県の交通課題について、道路等のハード面の整備が協調されているように思います。移動については、列車もそうですが、最も身近なバスやタクシーなどの端末交通についても、ソフト面で記載すべきではないでしょうか。</p>	<p>課題を整理するにあたり、特に県内の交通基盤の骨幹となる道路や鉄道の施設に関わる記述が結果として多くなりました。一方、地域ぐるみでの生活交通の維持、渋滞の解消、健康、環境等の観点からも端末交通を含む地域公共交通についてソフト面での課題整理を行っています。</p>
---	-------------------------------------	--	---

2	全般	県が株を有する伊勢鉄道をはじめとする交通機関の方向性に関する ことについて記載はしないのでしょうか。	伊勢鉄道の重要性についても認識していますが、本ビジョンにおいては、個別の公共交通機関ごとの取扱等については記載しないこととしています。
3	21ページ 26ページ	鳥羽市定期航路の便数訂正（別途修正数値） 内回り便、外回り便以外の航路を追記 例：答志航路、桃取航路、坂手航路、菅島航路、神島航路	ご意見のとおり修正します。
4	29ページ. 2- 1(1)	「地域ぐるみの生活交通の維持」で、地域とはどういったものを想定 していますか。	生活交通を利用し、その影響を受ける地域を想定しており、対象となる交通課題により地域の範囲は異なるものと考えています。例えば、1市町の単位、あるいは合併前の市町村単位、さらには1自治区の単位といったイメージです。
5	29ページ. 2- 1(1) 8行目	「今後は行政に加え県民や事業者が参画し」とありますが、捉え方にも よりますが「地域」は必要ないのでしょうか。	そこには行政、県民、事業者が含まれていると考えています。
6	30ページ. 2- 2(1) 4行目～5行目	「地域間を結ぶ高規格幹線道路等の整備を進め、鉄道路線の維持確保を 図っていく必要があります。」とありますが、道路整備を進めること だけで、地方鉄道を含めた鉄道路線の維持確保が図れる理由を教 示願います。	「地域間を結ぶ高規格幹線道路等の整備」と「鉄道路線の維持確保」は並列ですので、誤解を生じないよう「道路等を進めるとともに、鉄道路線の・・・」と記述修正します。

7	30ページ. 2-2(2) 4行目～5行目	「名古屋・大阪間の開業が東京・大阪間に比べ18年遅れる予定」とありますが、「東京・名古屋間に比べて18年遅れる予定」ではないでしょうか	ご意見のとおり修正します。
8	30ページ. 2-2(2) 8行目	「県内の各観光地間」とありますが、各観光地間を対象とするだけで良いのでしょうか。(県全域への波及効果を目指しているのではないのでしょうか。)	「県内各地域における移動」と修正します。
9	36ページ. 2交通事業者の役割及び県民の役割	策定懇話会として、どこまで踏み込んで記述できるか難しい点もあると思いますが、例えば、2. 交通事業者の役割では、「交通サービスを担い続けるよう県や市町が実施する…協力・参画し、事業者間の円滑な連携に努めます。」3. 県民の役割では、「施策についての理解を深め、特に地域公共交通を維持、確保していくために…認識し、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ます。」と、役割を明言することはできないでしょうか。	当ビジョンの方向性の指針となる交通政策基本法では、交通事業者や国民に対し役割を明言していることから、ご指摘の趣旨は理解しておりますが、議決を踏まえた法令と行政の指針であるビジョンとの位置づけの違いを勘案し、現状の言い回しに留めるものとさせていただきます。
10	P37ページ9行目	「鉄道をはじめとする既存の地域公共交通」は鉄道以外の全てのものを含んでいることとなりますが、前段の「地域公共交通ネットワークの再構築」と整合性が図られていないのでは。	「地域公共交通ネットワークの再構築」を進めるとともにネットワークの再構築になじまない交通空白地域等における生活交通の維持確保を図る必要があることから、既存の公共交通の維持確保についても記述しています。

11	39ページ 5-1③及び47ページ5-3④	自転車の積極的な利用、自転車交通における安全性の向上など記載されていますが、社会問題にもなっている自転車事故の防止に向けた施策は必要ないでしょうか。	警察庁が平成23年に発表した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」のなかで推進すべき対策として、①自転車の通行環境の確立、②自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、③自転車に対する指導取締りの強化の3項目に取り組むこととしており、本ビジョンでは、①③について施策としては、P39:5-1③およびP47:5-3④で取り組んでいくこととして整理しています。
12	42ページ	柘植駅とJR草津線を記載して下さい。	本ページにつきましては、改めて表現の仕方を再調整させていただきます。
13	34ページ 7行目	「空港施設の機能を強化し」とありますが、三重県として取り組むのでしょうか。4行目の空港までのアクセス機能の強化のことかと思われますが。	空港を持たない三重県にとって、中部国際空港と関西国際空港を自分達の空港として利活用し、発展させていくことが県勢発展には不可欠であると考え、アクセス利便性の向上に加え、空港施設の機能強化について、記述の充実を図りました。また県は空港の利用促進協議会等を通じて機能強化等含む利便性の向上に向けて要望活動等を行っています。
14	4ページ (3)観光	伊勢神宮周辺での渋滞対策の取り組みについては、パーク&バスライドだけではなく、公共交通機関の利用促進の強化も含めた交通需要マネジメントに取り組んでいるため、そのような表現に変更していただきたい。 (変更例) 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。	ご意見のとおり修正します。

15	4ページ 下段の四角囲み ◆伊勢神宮の パーク&バスラ イド	場所という意味での「伊勢市」であれば概ねいいですが。実施主体の「伊勢市」という意味であれば違います。このためタイトルに『伊勢神宮のパーク&バスライド』とありますので、誤解のないよう「伊勢市」を削除願います。	ご意見のとおり修正します。
16	29ページ 2-1(2)	2-1(2)観光地および施設周辺での局地的な渋滞の解消において、「今後は…」の表記については、例示されている内容については、全て「交通需要マネジメント」のことであるため、以下の表現を加えていただきたい。 (変更例) 「今後は、…(中略)…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…(後略)」	ご意見のとおり修正します。
17	36ページ 1 県・市町の役 割	県・市町の役割について、「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、…(後略)」と表現をしていますが、「県は市町を越え影響を及ぼすもの、あるいは県道について主体的に担い、…(後略)」ではないのでしょうか。 県道の渋滞対策は、本来は道路管理者である三重県が行うべきと考えます。	本項目は、基本的な役割の考え方を示したものであり、交通施設等の各管理者の実際上の役割を否定するものではありません。
18	伊勢神宮周辺の 交通課題	■伊勢神宮周辺では、正月時期やゴールデンウィークなど観光シーズンに、渋滞緩和のためパーク&バスライドを実施してきましたが、基地となるサンアリーナ周辺の駐車場が、企業誘致等により、パーク&バスライドの実施が危ぶまれています。 □伊勢神宮周辺で行っているTDMの1つであるパーク&バスライドは、1日概ね1000万円の公費負担となっています。 ■三重県において国体も開催されるが、駐車場がないため大規模なイベントが開催される時は、更なるTDMが必要と思われます。	-

19	30ページ 2-2(3)	第1回目の照会(前回35ページ)でも記載したが、雨量規制等による通行断絶についての記載が必要である。可能であればピックアップしてもらえないか。2-2(3)の未整備、未事業化区間とは少しニュアンスが異なる。	雨量規制等を含む自然災害については、第2章2-3「安全・安心な交通に対する課題」の категорияに分類し、(1)安全・安心な移動の実現、(2)災害に強い交通施設の整備の推進等にまとめて記述させていただいています。
20	22ページ ◆コミュニティバス等	当該項目における路線数は実際の路線数となっていない(系統数ではないのか)ので、再度、実際の路線数を調査する必要があるのではないか。	データ元の中部地方運輸局に確認した結果、「路線」ではなく「系統」に変更します。
21	3ページ 上段	「(2)産業」の表示の下線(緑色)がない。	ご意見のとおり修正します。
22	8ページ 上段	・「三重県と他都道府県との1年間の物の動き」の図において、奈良県の位置は大阪府と和歌山県との間が妥当である。 ・同図において、奈良県(60万トン)と和歌山県(60万トン)の線の太さが異なる。和歌山県の太さに合わせたらどうか。	ご意見のとおり修正します。
23	9ページ	図において、伊賀地域から中勢地域に移動する者もいるかと思われるが...	国勢調査のODデータでは、1千人未満となっております。例えば伊賀市→津市では971人、伊賀市→亀山市では321人
24	10ページ 上段	・大阪府や奈良県など近畿地方各県との～⇒各府県 ・「奈良県」の位置について8ページと同様	ご意見のとおり修正します。
25	8～10ページ	・他府県との人・物の動きが整理されている中、大都市圏への移動に要する時間を時間地図等で表すことも交通の現状を整理する上で有効ではないか。	限定された表現となりますが、P40に津市～各地域ネットワーク時間について記載しています。
26	11ページ 下段	・図中の「①現在、～ ②今後、～」という注記は不要ではないか。	ご意見のとおり修正します。

27	12ページ 上段	<ul style="list-style-type: none"> ・「三重県北勢地域における交通行動の推移」というみだしについて、本内容が県内の交通行動の現状を説明しようというものであることから、「北勢地域における」という表記を避けながら、「パーソントリップ調査における交通行動の推移」等としたらどうか。 	本項目は、県全体ではなく北勢地域のデータとなるため、誤解の無いように現状のままとします。
28	14ページ 上中段	<ul style="list-style-type: none"> ・図が上下方向に圧縮されており見づらい。 	可能な範囲で修正します。
29	15ページ	<ul style="list-style-type: none"> ・表において、縦方向に開通(予定)年度の順で整理されているため、道路名が複数回表記されており、内容が分かりづらい。道路別に整理したらどうか。 	ご意見のとおり修正します。
30	18ページ	<ul style="list-style-type: none"> ・図の解像度が低く見づらい。 	最終印刷業務の際に解像度を校正します。
31	19ページ	<ul style="list-style-type: none"> ・図の凡例の位置が分かりづらい。 	最終印刷業務の際に解像度を校正しますが、凡例位置についてはグラフデータの構成上、現在の位置のままとします。
32	22ページ	<ul style="list-style-type: none"> ・名張市におきましても、社会福祉法人 名張市社会福祉協議会が指定管理者として運行する福祉バスがあります。(別紙の要綱及び名張市社会福祉協議会HP参照) 	データを更新します。
33	41ページ	<p>第5章5-2②リニア中央新幹線名古屋駅へのアクセス利便性向上においては、「伊勢鉄道」も含めた既存公共交通の活用施策の展開を検討していただきますようお願いいたします。</p>	P41施策③について、「県内JR各線、近鉄線などから、名古屋駅、県内中間駅への乗換利便性向上」とし、伊勢鉄道を含む各路線から名古屋駅への乗換利便性向上も含めた表現に修正します。

34	全般	<p>様々な交通に対する難しい課題があることは認識しておりますが、県内にあるすべての公共交通は、何れかの交通結節点でつながっており、三重県の広域交通ネットワークを形成しているとの観点から、今あるすべての公共交通を「三重県の資産」ととらえ、その価値を高めていく、そして、それを将来世代へ引き渡していくことが、広域的な移動手段のネットワーク強化に資するものと考えられます。本ビジョンが、今後の三重県の積極的な交通施策の展開や、より一層のリーダーシップの発揮につながっていくものとして作成されることを期待しております。</p>	—
35	23ページ	<p>セントレアまで亀山、松阪、伊勢からの民間路線バスがあるとなっておりますが、H26. 3で廃止されたと聞いています。一度ご確認をお願いします。</p>	<p>ご指摘のとおり平成26年3月末で路線が廃止されていたので、記述内容を修正します。</p>