

1 調査名称：中南勢都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：三重県

3 調査圏域：中南勢都市圏

4 調査期間：平成17年度～平成19年度

5 調査概要：

本都市圏においては、都市機能の郊外化により自動車交通への依存度が高くなっており、公共交通の維持、環境問題への対応等からも、中心市街地を再生しコンパクトな市街地形成をめざしていくことが望ましい。また、今後、高齢者世帯の大幅な増加が予測されることから、高齢者の生活交通を確保し安心して暮らせる交通体系を構築することが必要である。さらに、2013年に伊勢神宮の式年遷宮を控え、観光レクリエーション都市として機能強化のため歴史・文化・自然を活かした魅力あるまちづくりを進める必要がある。

そこで、こうした社会経済情勢を考慮し、三重県総合計画や区域マスタープランに位置づけられた方針を踏まえ、本都市圏の都市像に対応した望ましい交通体系のあり方を検討していくことが必要である。このため、都市交通調査として、平成17年度に人の動きの実態データを捉えるとともに現況都市構造の把握を行い、平成18年度に現況交通課題の整理、将来交通量需要予測を行う。さらに、平成19年度に将来のまちづくりに整合した当都市圏の総合都市交通のあり方及び都市圏交通に関する施策の検討を行い、都市圏交通計画を立案する。

< 調査成果 >

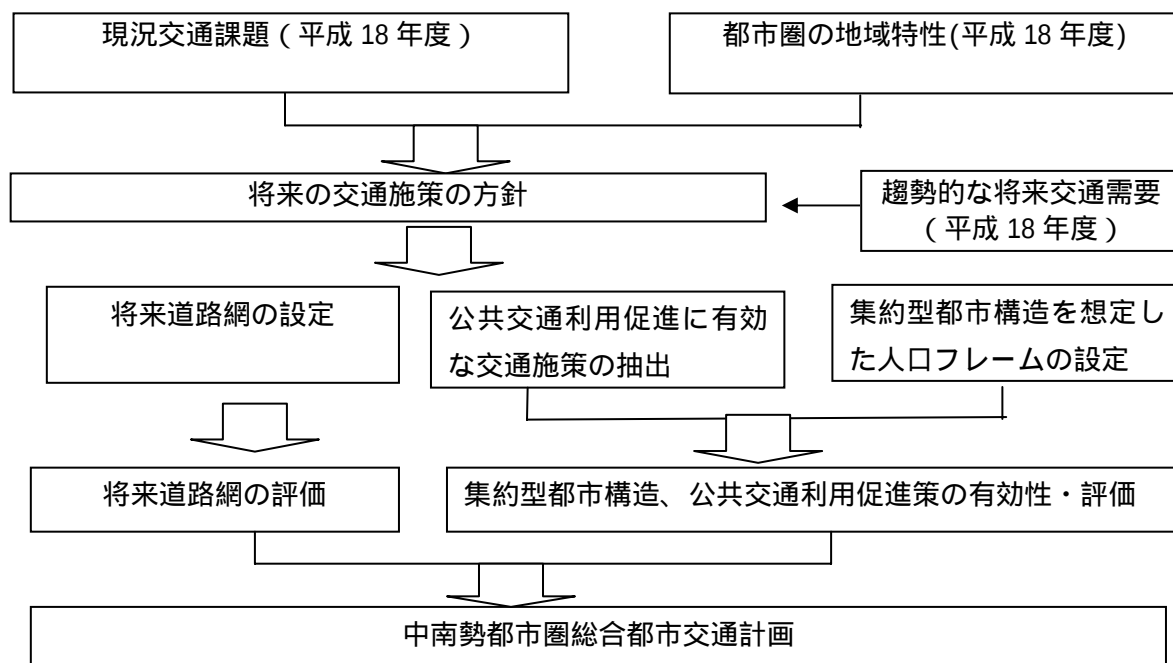
1 調査目的

中南勢都市圏では、少子高齢化の進展、経済状況の変化など、社会経済状況が大きく変化したこと、また都市圏の交通状況も、都市機能の郊外化による自動車交通への依存度の高まり、中心市街地の衰退、高齢化の進展など、計画課題の顕在化、コンパクトな市街地形成のための方策、環境問題への対応などの新たな計画課題が生じている。

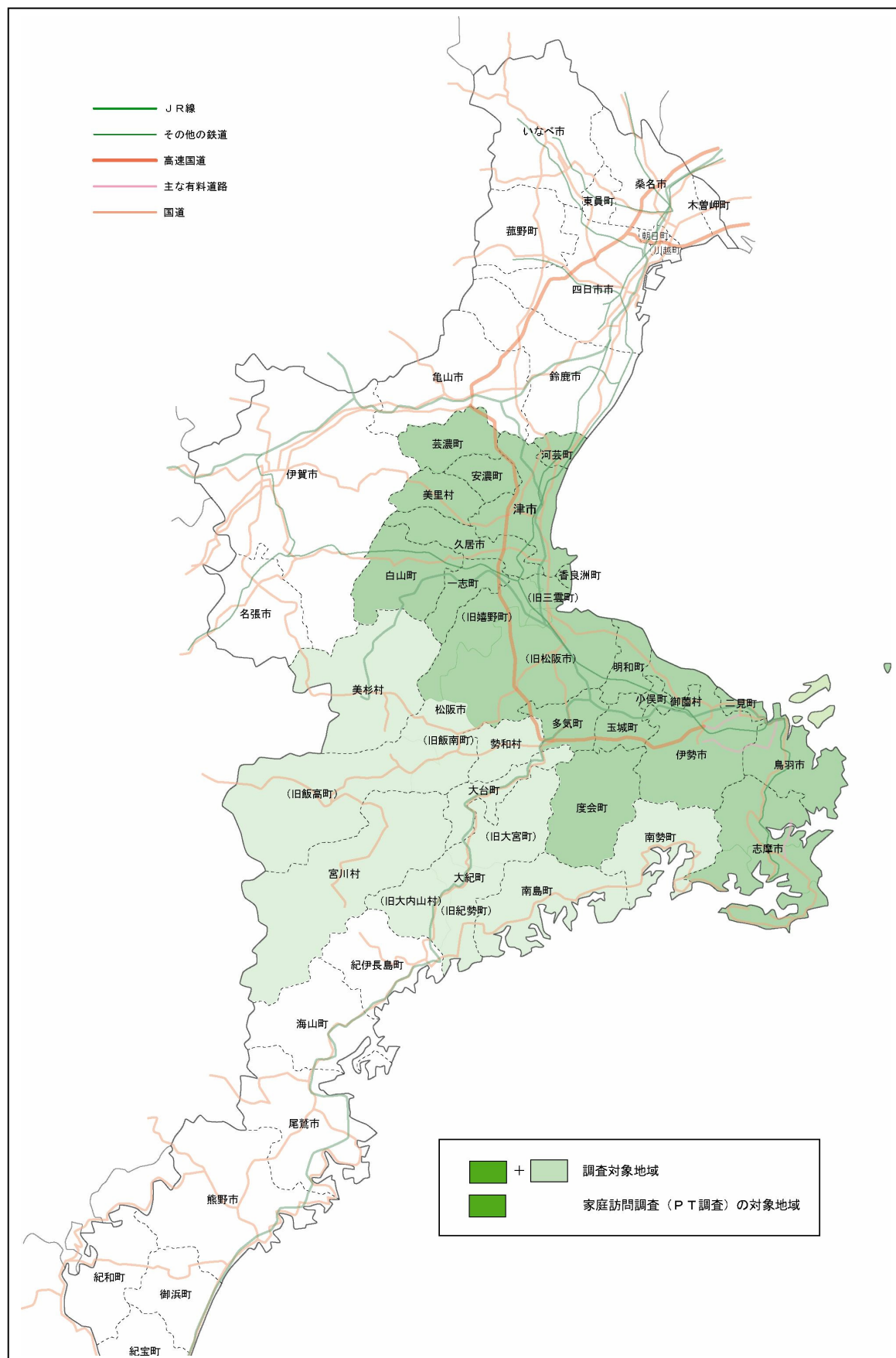
また、伊勢地域を含む都市圏特有の課題として、観光レクリエーション都市として機能強化のため歴史・文化・自然を活かした魅力あるまちづくりが必要である。こうした社会経済情勢を考慮し、三重県総合計画や区域マスタープランに位置づけられた方針を踏まえ、本都市圏の都市像に対応した望ましい交通体系のあり方を検討していくため、中南勢都市圏総合都市交通体系調査を実施した。

平成19年度は、平成17・18年度のパーソントリップデータ、現況分析、趨勢方の需要予測値及び平成18年度に実施した観光実態調査などのデータに基づき、将来のまちづくりに整合した、当都市圏の総合都市交通のあり方及び都市圏交通に関する施策の検討を行い、都市圏交通計画を目的としている。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 現況交通課題の整理

都市圏の地域特性（既存データから）

（まちの現状と問題）

- 都市、郊外、山間地の多様な地域特性
- 特色ある産業の構成（製造業（松阪）、観光（伊勢志摩））
- 隣接都市圏（鈴鹿亀山、四日市地域）との強い結びつき
- 大型店舗の郊外立地と中心市街地の低迷（津、松阪、伊勢、鳥羽）
- 中心市街地の人口減少（津、松阪、伊勢、鳥羽）
- 自動車保有台数の増加（圏域共通）
- 交通事故発生件数の増加（圏域共通）
- 自動車に起因する二酸化炭素排出量の増加（圏域共通）
- 観光入り込み客数の減少（伊勢志摩）

（交通の現状と問題）

- 幹線道路の慢性的な混雑・渋滞（国道23号、42号、鳥羽松阪線等）
- 市街地における道路混雑・渋滞（津、松阪、伊勢等）
- 津・松阪・伊勢市を中心とした公共交通網
- 鉄道、バス輸送人員の長期的な減少（圏域共通）
- 乗合バス路線の縮小、コミュニティバス等運行増加（圏域共通）
- 観光地への交通アクセス向上の課題（伊勢志摩）

都市圏の交通特性（PT調査等から）

（利用交通手段の特性）

- 県内他圏域に比べ高い自動車分担率（圏域共通）
- 家事・買物自動車利用は休日が平日の2倍（圏域共通）
- 代表バス利用は旧津市、旧松阪市、旧伊勢市内々利用が主体
- 買物での中心市街地の利用が少ない（伊勢市、志摩市等）

（高齢者交通の特性）

- 高齢者の4割が普段車を運転
- 買い物（最寄品）は週に数回の頻度で土・日がやや多い
- 買い物（買回品）は月に数回の頻度で土・日が多い
- 通院は月に数回の頻度平日が多い

（鉄道駅の利用特性）

- 主要駅（津、津新町、久居、松阪、伊勢中川、伊勢市、宇治山田、鳥羽、鵜方駅等）に端末自動車利用トリップが集中
- 津、津新町、宇治山田、鳥羽、鵜方駅はK & R利用が多い
- 自動車に対する時間優位性がP & R・K & Rの利用理由
- 端末バス利用は津、津新町、久居、松阪駅等に集中

都市構造の分析

【都市構造の現状】

分散型都市構造

（主要施設の配置）

- 津地域では津市役所周辺に主要施設が集中するが、市街地内に学校や病院等が面的に立地、人口密度が高い伊勢湾岸沿いの国道沿道には店舗等が数珠上に立地、郊外では旧久居市、旧芸濃町に大型店舗が立地
- 松阪地域では松阪市役所周辺や市街地南部に主要施設の集中がみられる、主要国道沿いの大型店舗が立地、郊外では明和町に大型店舗が立地
- 伊勢志摩地域では伊勢市役所周辺やその西側の市街地に主要施設の集中がみられる。その他では鳥羽市、志摩市役所周辺や各役場支所の周辺に主要施設が分散して立地している。

（生活圏域の現状）

（通勤圏）

- 津市域では旧津市、旧久居市に集中、松阪地域は旧松阪市への集中割合が高い、伊勢志摩地域は旧伊勢市、旧阿児町の2つの核、鳥羽市は自市内の通勤依存率が81%と高く、自市内でまとまった通勤圏を構成

（通学圏）

- 津市域では旧津市への集中割合が高く、旧久居市にも比較的弱い集中、松阪地域は旧松阪市への集中割合が高いが、旧飯南町、旧多気町、旧大台町等、複数の核が構成、伊勢志摩地域は旧伊勢市、旧阿児町の2つの核、旧浜島町、旧阿児町、旧大王町、旧志摩町は旧阿児町その他、旧伊勢市への集中割合も高い

【買い物圏】

- 普段利用するショッピングセンターの利用圏域は、津市域では旧津市と旧久居市の2つの核、旧美里村、旧白山町、旧美杉村、旧一志町は旧久居市への集中が多い、松阪地域は旧松阪市への集中割合が高い、大型店舗（イオン明和SC）が立地する明和町は伊勢志摩地域からの集中も多い、伊勢志摩地域は旧伊勢市、旧阿児町の2つの核、鳥羽市は自市内の買い物依存率が78%と高く、自市内でまとまった商圈を構成

【通院圏】

- 普段利用する大きな病院の利用圏域は、津市域では旧津市と旧久居市の2つの核、旧白山町、旧美杉村、旧一志町は旧久居市への集中が多い、松阪地域は旧松阪市への集中割合が非常に高い、伊勢志摩地域は山田赤十字病院が立地する旧御園村への集中割合が非常に高い、旧阿児町を中心とした医療圏が構成
- 商圈と比較すると他市町村への依存率が高い

【都市構造の推移】

- 市街地内ゾーン相互間のトリップが増加、伊勢地域は中心市街地ゾーン関連トリップが増加

現況交通課題の分析（その1）

【道路網に関する課題】

（道路網の整備）

- 都市計画道路改良率は都市圏で52%（旧津市49%、旧松阪市50%、旧伊勢市63%）
- 財政支出は大幅縮小、道路整備の重点化による効率的かつ効果的な対応が課題

（道路利用者の意識）

- 車利用者は安全性、車の流れに対する満足度が低い
- 移動の安全性は「旧美杉村」「旧宮川村」「旧南島町」の山間地域での不満大、都市部では「鳥羽市」での不満大、路線別では「上浜高茶屋久居線（津市）」「国道166号（松阪市）」「伊勢南島線（伊勢市）」「国道260号（旧南東町等）」での指摘が多い
- 車の流れは「旧津市南部」「旧多気町」等での不満大
- 広域アクセスは山間地域での不満大、都市部では「明和町」等で比較的不満大であり、ICアクセス不便地域になっている

【鉄道利便性の向上に関する課題】

（鉄道サービスの課題）

- JRでは「運行本数」に対する不満が群を抜いて高い、近鉄では「駅の駐車場の使いやすさ」「駅の駐輪場の使いやすさ」等の駅アクセスに関する不満が高い
- 「運行本数」に対する不満は、鳥羽市（近鉄鳥羽線・志摩線沿線）、旧多気町・旧大台町・大紀町（JR紀勢本線沿線）で高い

（駅アクセスの課題）

- 「駅の駐車場の使いやすさ」不満割合6割超：鳥羽、江戸橋、津新町、千里、多気駅
- 「駅までのバスの使いやすさ」不満割合6割超：多気、鳥羽駅
- 「駅の駐輪場の使いやすさ」不満割合6割超：江戸橋、鳥羽駅
- 鳥羽駅は全ての項目で不満割合が大、多気駅はJR紀勢本線と参宮線の乗換駅であるがバス路線が発着していない等、アクセス利便性が低い

（駅の改善要望）

- 端末徒歩は「歩道のデコボコや段差の解消」「水たまりや車の水はねの防止」が多い、江戸橋、津、津新町、伊勢市、宇治山田では「駅周辺の放置自転車の解消」の要望割合が比較的高
- 端末自転車は「駐輪場の拡大」が多い、鳥羽駅、鵜方駅では「デコボコや段差の解消」が1位
- 端末バスは、津、津新町駅では「鉄道との接続ダイヤの改善」「運行本数の増加」、その他の駅では「運行本数の増加」が上位、津駅では「走行環境の向上」、津新町駅では「深夜バスの運行」も上位

（端末自動車利用の課題）

- 「伊勢中川」「伊勢市」「宇治山田」駅では路上駐車が数%発生
- 「津」駅では端末自動車利用者の7割がバスへの転換意向あり、「江戸橋」「津新町」「久居」「宇治山田」「鳥羽」「鵜方」駅等も3割超
- バスへの転換条件は「運行本数の増加」、津駅では「運賃の割引」「深夜バスの運行」、伊勢市、宇治山田、鳥羽駅では「鉄道との接続ダイヤの改善」の条件が重要視
- 「伊勢中川」「松阪」駅ではバスへの転換意向が低い、伊勢中川駅は「利用できる路線がないから」が転換できない理由の8割（伊勢中川～旧松阪市方面の路線がない）、松阪駅は「運行本数が少ないから」等が要因（松阪駅を中心とした路線網は周辺地域へのサービス水準がやや低い）

（P&R整備へのニーズ）

- P&R駐車場が整備された場合、「利用したい」が51%を占め利用ニーズが高い、「利用したい」割合が高いのは「南伊勢町」70%、「鳥羽市」「多気町」60%、利用目的は「自由目的」が多い
- P&R駐車場の整備が望まれている駅は「松阪」「津」「伊勢市」「宇治山田」駅の主要駅
- 松阪駅は旧飯高町、旧飯南町、旧勢和村、伊勢市駅は旧御園村、度会町、鵜方駅（旧阿児町）は旧浜島町、旧大王町、旧志摩町、三瀬谷駅（旧大台町）は旧宮川村等の隣接する市町村からの利用意向が比較的多く、広域的なP&R拠点としての利用ニーズがみられる。

【生活交通に関する課題】

（バス利用者の意識）

- ほとんど全ての市町で「運行本数」に対する不満が最大、津市では「定時性」に対する不満
- 松阪市周辺町村や伊勢市周辺市町村では「バス路線網」「運行本数」「運賃」に対する不満割合が都市圏平均に比べ高い

（高齢者の生活交通）

- 高齢者の1/3は年をとったら運転をやめたいと考えている、代替交通手段としては送迎やバスへのニーズが大きい
- 山間地域では新たなバスが運行された場合に「必ず利用する」割合が30%を超え特に高い
- 都市部でも高齢者の足として病院や店舗を巡るバス交通の運行への潜在的なニーズがみられる
- バス利用の支払い意志額は1乗車200円が多いが、500円以上も2割みられ、強い潜在的ニーズがある

現況交通課題の分析（その２）

【適切な交通手段への誘導】

（骨格道路網の混雑・渋滞への対応）

- 都市圏の骨格を形成する国道 23 号、42 号、主要地方道鳥羽松阪線等の主要幹線道路で混雑・渋滞が発生
- 津市、松阪市、伊勢市等の主要都市への朝ピーク時間帯における出勤自動車トリップの集中（旧津市 7 区は朝 7:40～7:50 の 10 分間に 1,400 トリップが集中）
- 休日における大型店舗への買い物自動車交通の集中

（鉄道の自動車に対する競争力）

- 旧津市、旧松阪市、旧伊勢市を中心とした等時間圏域は自動車に比べ狭い
- 鈴鹿市、四日市市方面へのトリップでは公共交通の方が所要時間が短い O D が多く、自動車に対する優越性がみられる。
- 「津市中心部」「松阪市中心部」を中心とした放射方向や、鉄道路線方向の O D で所要時間差が 10 分以内の O D が多く、自動車に対する公共交通の競争力が概ね確保されている

（手段転換の可能性）

- 公共交通の利便性が高まった場合の通勤・通学自動車利用の公共交通への転換意向は、旧津市、旧松阪市、旧伊勢市、旧久居市の主要都市において多い
- 旧津市では「運行本数の増加」「深夜バスの運行」「バスの運賃の割引」、旧伊勢市では「深夜バスの運行」、旧松阪市では「運行本数の増加」「バスの運賃の割引」「駅周辺の駐車場整備」等が転換条件として重視

【活力ある都市圏への誘導】

（中心市街地アクセスの課題）

- 中心市街地への行きやすさは都市圏全体では 42% が満足、一方、「南伊勢町」「志摩市」「度会町」「大紀町」の周辺市町では不満割合が高い
- 中心市街地への所要時間が 30 分を超えると不満割合が満足割合を上回る
- 中心市街地の駐車場の利用のしやすさは都市圏全体で 45% が不満、「伊勢市」「度会町」で不満割合が約 60% と特に高い

【安心・安全の確保】

（歩行者・自転車走行空間の確保）

- 歩行者の「安全性」に対する不満の多くは「歩道がなく車が危険」
- 歩行時の安全性の不満割合が高いのは「鳥羽市」57%、「大台町」56%、「度会町」55%
- 自転車利用者の「安全性」に対する不満の多くは「走るスペースがなく車が危険」
- 自転車利用時の安全性の不満割合が高いのは「度会町」68%、「鳥羽市」67%

（交通事故の問題）

- 趨勢型予測では今後 10 年間に 70～74 歳の運転者トリップは 1.30 倍、75 歳以上の運転者トリップは 1.49 倍に増加

（病院アクセスの課題）

- 普段利用する大きな病院は、津市（三重中央医療センター等）、松阪市（松阪中央総合病院等）、伊勢市（山田赤十字病院等）が多い
- 病院への行きやすさは都市圏全体では 48% が満足、一方、「度会町」「南伊勢町」で不満割合が高い
- 病院への所要時間が 30 分を超えると不満割合が満足割合を上回る

【観光交通の課題】

- 観光の来訪者が減少傾向にある中で、今後は高齢者が増加することが想定されるため、公共交通の利便性確保が重要
- 宿泊率の減少、短期間リピーター（1～5 年以内）の減少、来訪意欲の低下傾向に歯止めをかける観光 P R 等の推進

（自動車・道路交通の課題）

- 観光入り込みの多い地区における駐車施設やサイン・案内の充実
- 情報提供の充実（時間、ルート情報等）

（公共交通の課題）

- 観光の高齢化に対応した乗継・連絡、わかりやすい案内等のサービス強化
- バス利用が低下している中で新たなサービス形態や周遊バス、相乗周遊タクシー等の充実
- お得な切符開発と販売による旅行需要の開発

【海上アクセスの課題】

- 旅客船の便数の改善
- 港の交通サービス機能の向上（駐車場、売店・飲食サービス、バス等）
- 利用客の維持策（宇治山田港への転換が想定）

市町村アンケートからみた課題（H16）

- バス路線の維持・確保（圏域共通）
- 高齢者対策（圏域共通）
- 環境に配慮した交通体系の確立（圏域共通）
- パークアンドライドの促進（津久居、松阪）
- 都市防災にかかる交通確保（津久居、伊勢志摩）
- 駅までの自転車利用の促進（津久居）
- 大規模工場立地等に伴う幹線道路の渋滞対策（松阪）
- 観光地における休日の渋滞対策（伊勢志摩）

現況交通課題の分析からみた交通ネットワークの主な課題

(広域交通)

- 道路網
 - ・国道23号、42号等幹線道路の混雑・渋滞による都市間モビリティの低下
 - ・高速ICアクセス不便地域(明和町等)
- 鉄道網
 - ・近鉄は駅アクセス、JRは運行本数に不満が大きい
 - ・主要駅での駐輪場整備
 - ・主要駅でのバス利便性向上
 - ・主要駅での広域P & R利用促進
 - ・広域交通では自動車に対する鉄道の競争力大
- 海上アクセス拠点
 - ・港の交通サービス機能向上 等

(地域交通)

- 道路網
 - ・市街地内道路の混雑・渋滞による地域内モビリティの低下
 - ・中山間地域等における道路交通安全性低下(南伊勢町、多気町等)
 - ・中心市街地の駐車場の使いやすさへの不満が大きい(伊勢市、度会町等)
- 鉄道網
 - ・地域拠点駅のアクセス改善(多気駅、三瀬谷駅、鳥羽駅等)
 - ・運行本数に対する不満が大きい(鳥羽市、大台町等)
- バス網(生活交通)
 - ・運行本数に対する不満が大きい(鳥羽市、多気町、志摩市、大台町、南伊勢町等)
 - ・病院アクセス不便地域(度会町、南伊勢町等)
 - ・主要施設が立地する市街地においてバス路線の空白地域が点在(松阪市、伊勢市)
- 観光交通(伊勢志摩)

趨勢的な将来交通のすがた

【人口の見通し】

- ・人口減少、高齢化
- ・都市部に比べ周辺部での人口減少が進展
- ・運転免許保有率の上昇(高齢者、女性)

【トリップの見通し】

- ・人口減少、高齢化に伴いトリップ数が減少(H37年で約1割減)
- ・自動車利用トリップ数は今後10年間は横ばい、その後減少
- ・自動車分担率の高止まり
- ・鉄道・バス利用トリップ数の減少
- ・鉄道・バス分担率は長期的にはやや回復
- ・高齢者において自動車利用が増大(H37年で1.5倍超)

図 都市圏人口の見通し

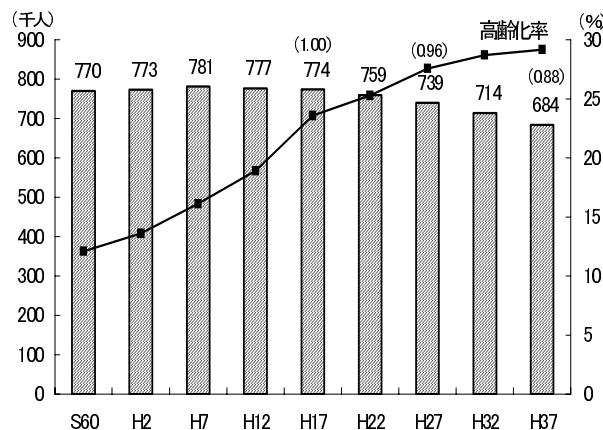
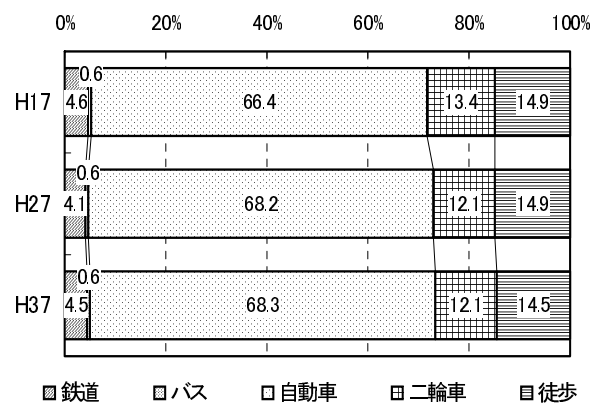
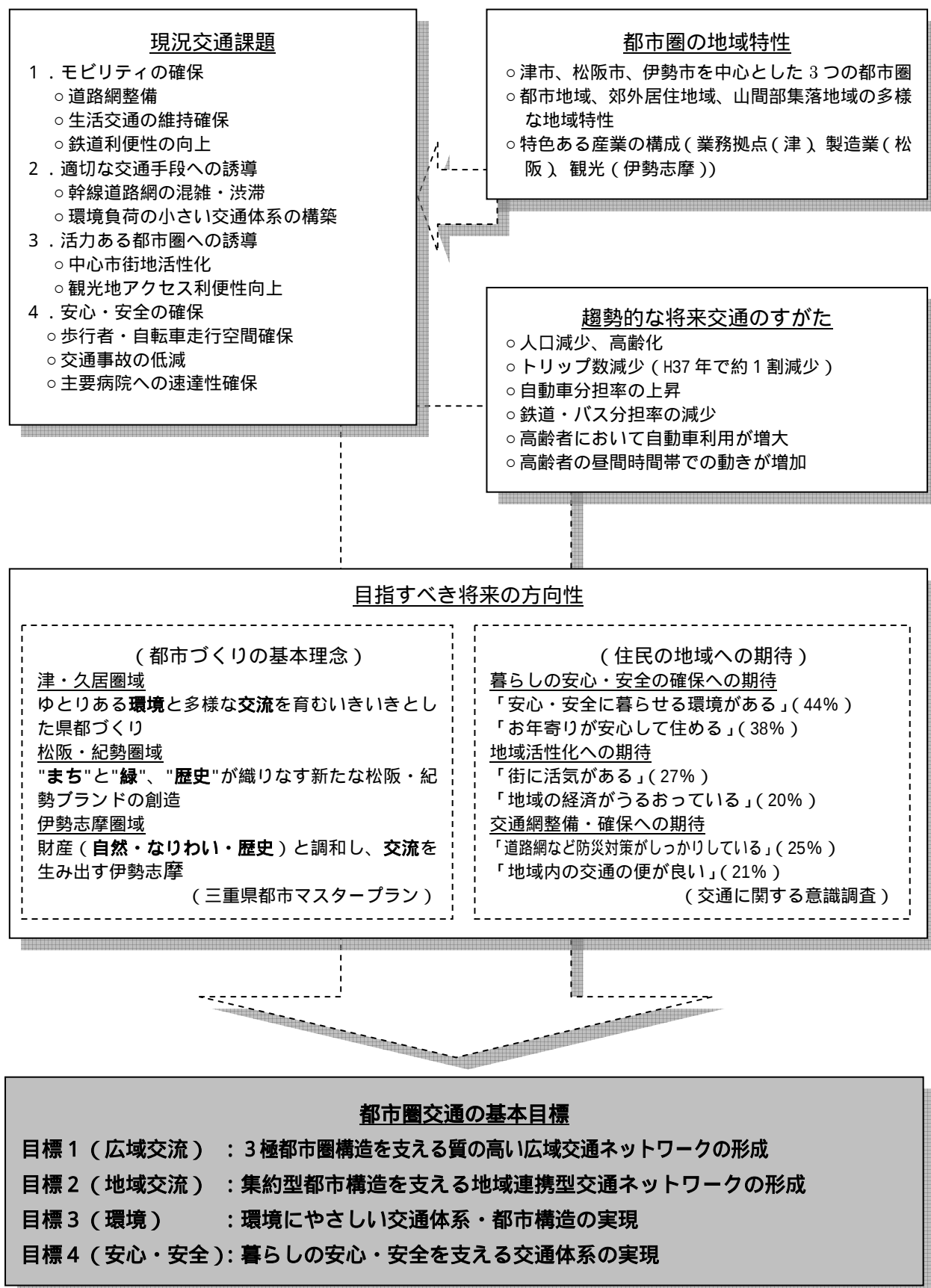


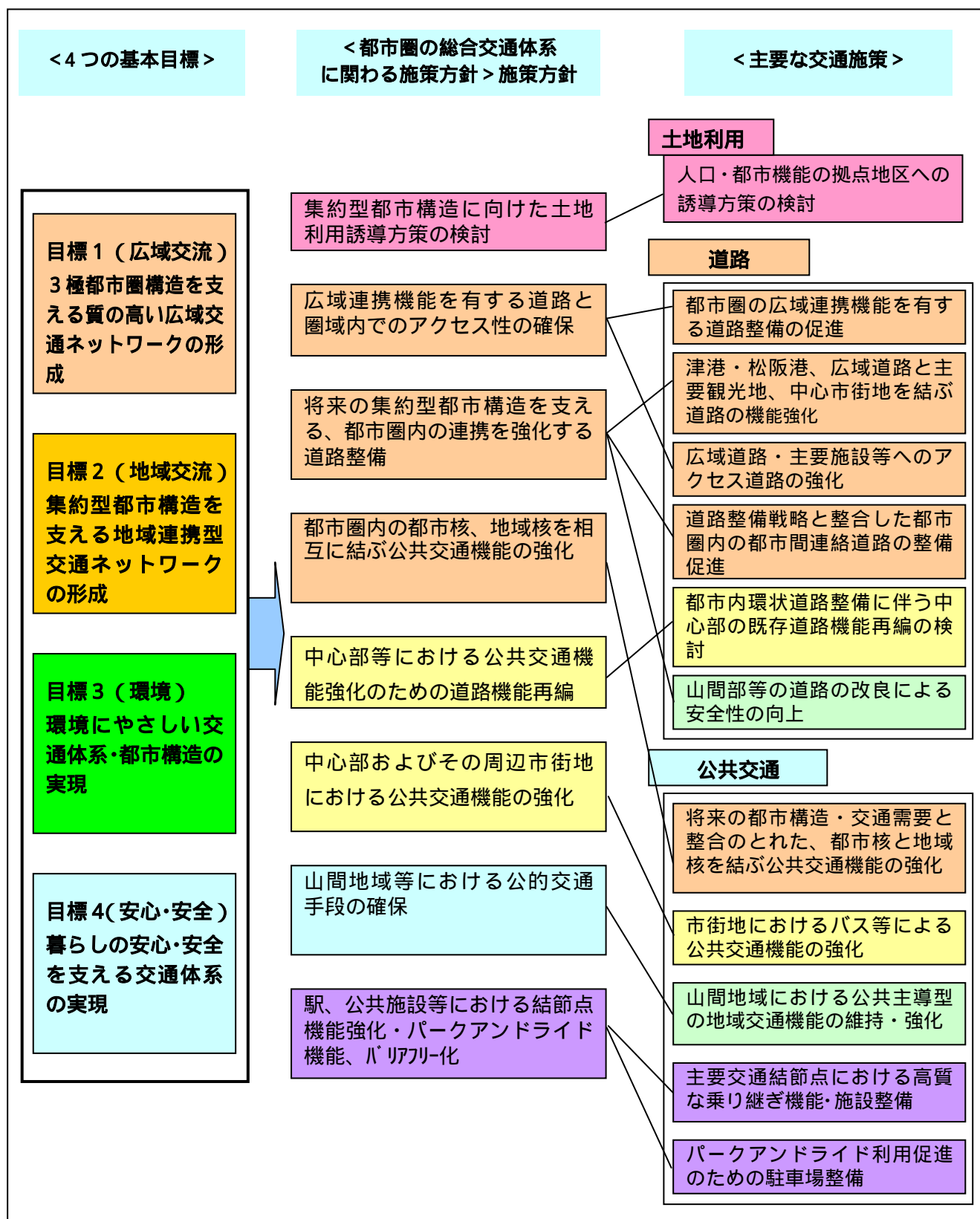
図 代表交通手段別構成比の見通し



2. 都市圏都市交通の課題と基本目標



3. 整備方針と主要な施策



4. 将来の都市圏交通網整備計画

(1) 集約型都市構造への誘導

中南勢都市圏では、これまで人口の増加に伴い、3都市圏（津市、松阪市、伊勢市）の市街地等での市街地の拡散が生じているが、将来は人口の減少・高齢化の進展が予測されており、これまでのような市街地の拡大傾向から、市街地の縮退が生じると予測されている。

このようなことから、将来の適切な土地利用・都市構造を誘導するための方策に関して検討が進められている。都市交通の観点からも公共交通の利用促進を進めるためには、公共交通軸に沿った人口配置、中心市街地等への商業業務機能の誘導が必要となる。

人口に関しては、中心市街地および生活拠点となる周辺市域の地域拠点への人口の集約、商業業務機能については、津、松阪、伊勢市の市街地周辺地区から中心市街地への誘導を前提とする。

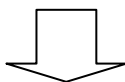
(2) 将来道路網

将来道路網については、次の2つの整備方針のもとに、既往の計画路線のうち、三重県の「新道路整備戦略」で示された、「前期完成区間」、「事業継続区間」、「期間内着手区間」のすべての路線と「着手検討区間」の内すでに着手している実現性の高い区間が供用されることとしている。

将来道路網には、計画決定した路線すべてが含まれていないが、これは、既往の都市計画道路網の多くが決定された約30年前と比べると、社会経済状況が変化し、低経済成長、人口の少子高齢化、整備済み路線の増加による道路メンテナンス費用の増加などで、道路整備の需要が以前に比べると低下、メンテナンス費用の増加などで、整備路線を実現性の高い区間に限ることとしたためである。

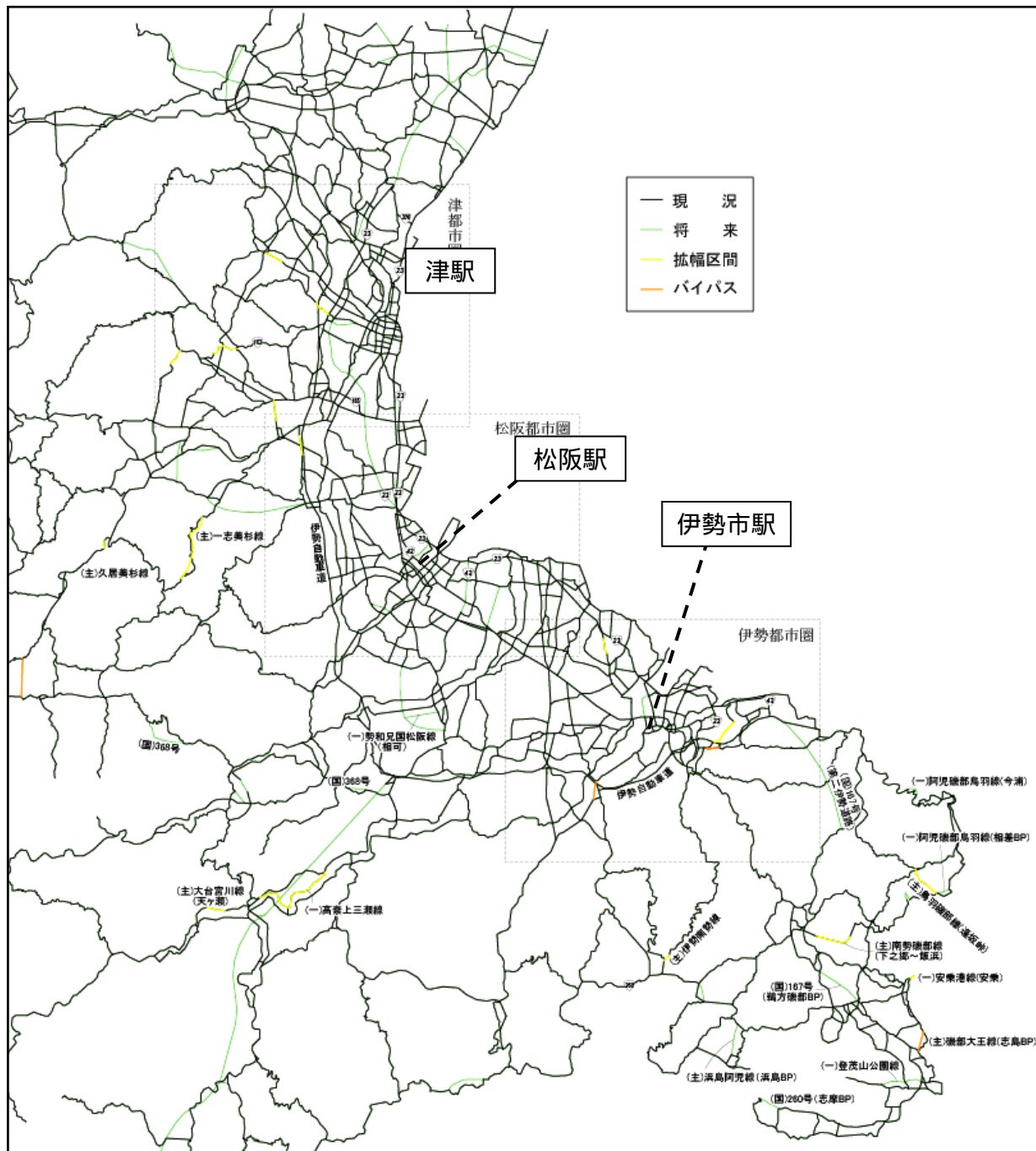
< 将来道路網の整備方針 >

- 広域連携機能を有する道路と圏域内でのアクセス性の確保
- 将来の集約型都市構造を支える、都市圏内の連携を強化する道路整備



< 主要な交通施策 >

- 都市圏の広域連携機能を有する道路整備の促進
- 広域道路・主要施設等へのアクセス道路の強化
- 道路整備戦略と整合した都市圏内の都市間連絡道路の整備促進
- 津港・松阪港、広域道路と主要観光地、中心市街地を結ぶ道路の機能強化
- 都市内環状道路整備に伴う中心部の既存道路機能再編の検討
- 山間部等の道路の改良による安全性の向上



(3) 将来公共交通網整備方針

公共交通計画に関する施策の方向性と概念図を以下に示す。

表 公共交通網整備方針

拠点		拠点の説明	整備方針
市街地	中心市街地	広域交通結節機能、居住機能、商業・業務機能、文化・交流機能、行政機能など複合的な高次・高質の都市機能の集積を進める地区	○ 中心市街地外縁部における広域 P & R の推進（広域的なフリンジパーキング） ○ 郊外の地域拠点から中心市街地への鉄道や幹線的なバスによる利便性向上
	主要駅周辺	地域における交通結節機能、居住機能、商業・業務機能、文化・交流機能など、中心市街地を補完する地区	○ 中心市街地への公共交通の利便性向上
地域拠点		旧市町村役場など、一定の人口・都市機能の集積を有し、ある程度の完結性をもって日常生活を営むことができるよう商業、福祉・医療、居住機能などの集積を進める地区	○ 地域コミュニティ型交通の維持・確保 ○ 地域 P & R の推進

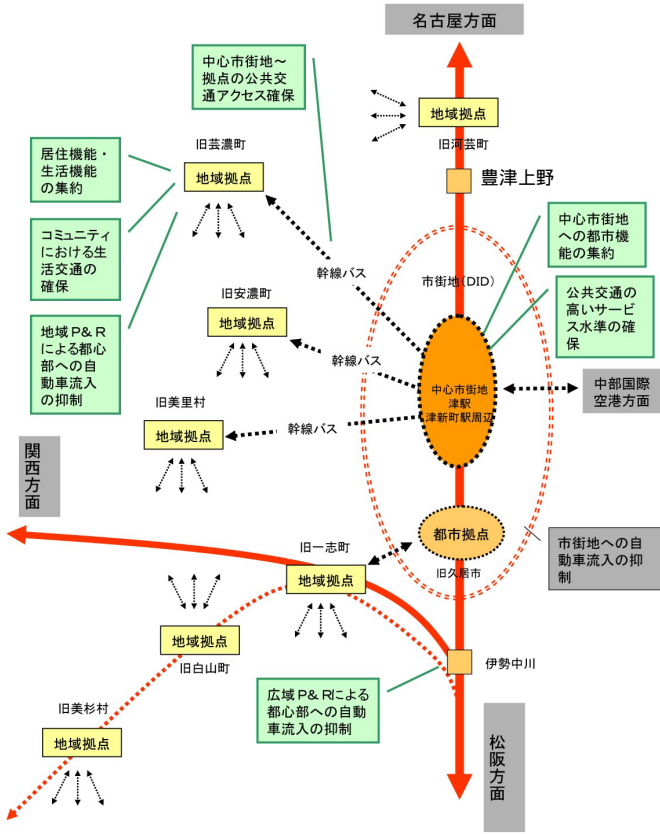
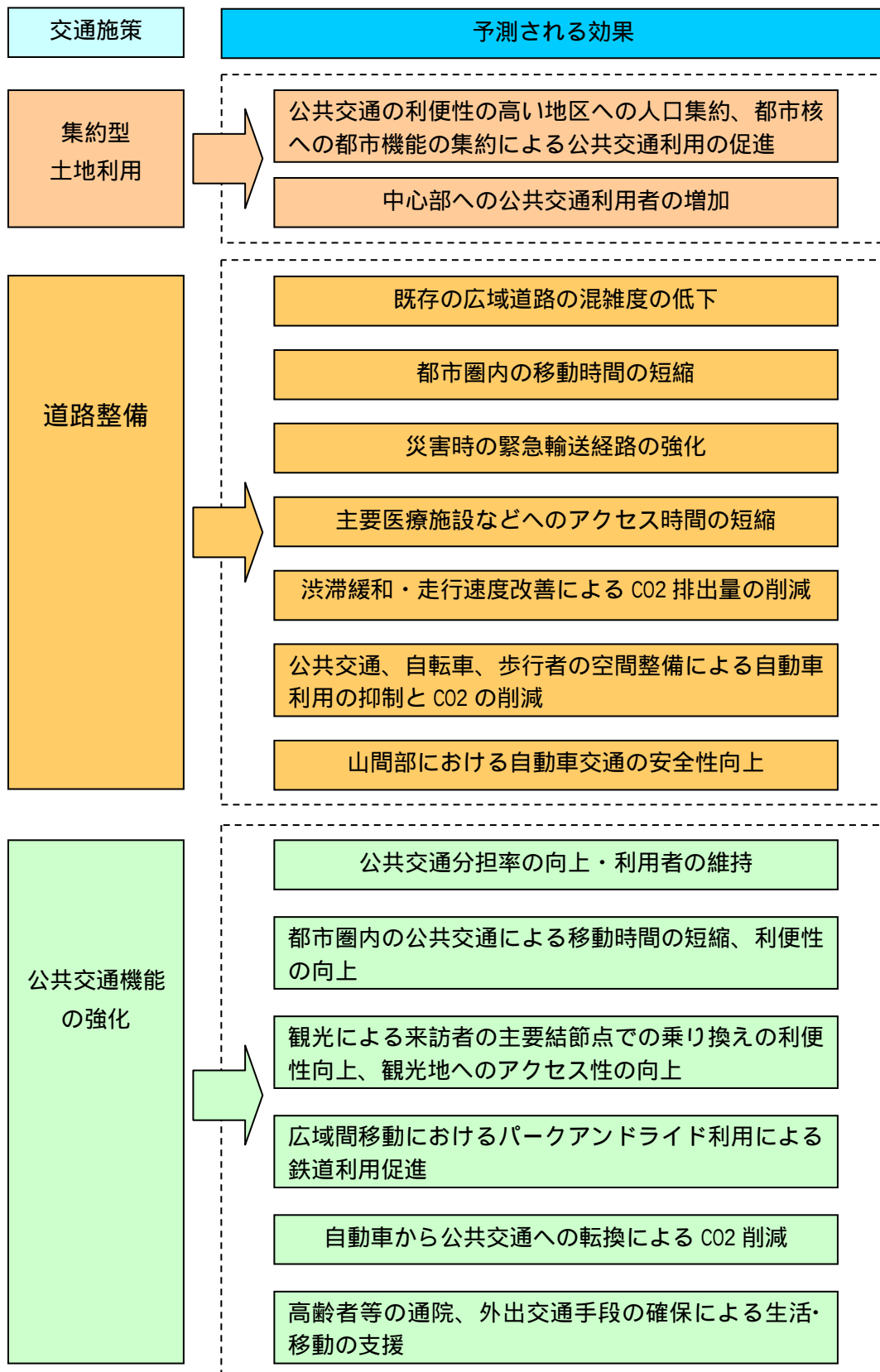


図 将来の公共交通体系 概念図（津都市圏）

5．交通施策の効果

5 - 1 交通施策による効果項目

本調査で予測した効果の項目を下図に示す。



5 - 2 施策による効果の概要

5 - 1 で示した効果について、パーソントリップ調査結果から得られる定量的な効果についてその概要を以下に示す。

(1) 集約型土地利用に伴う効果

公共交通の利便性の高い地区への人口集約、都市核への都市機能の集約による公共交通利用の促進

集約型土地利用を想定した場合、趨勢型に比べて公共交通の分担率は、1%～2%上昇する。また、商業業務機能を中心市街地に集約したケースの方が、人口集約型に比べ効果が高い。平成 17 年の公共交通利用者数は、81 千人/日と推計されるが、特に施策を講じない場合、その値は 66 千人/日に減少することになる。

集約型の土地利用を想定した場合、その数値は 75 千人/日となり、さらに公共交通サービス機能を強化した場合、公共交通利用者数は最大で、109 千人/日（全施策実施、集約型期間人口ケース）と推計される。

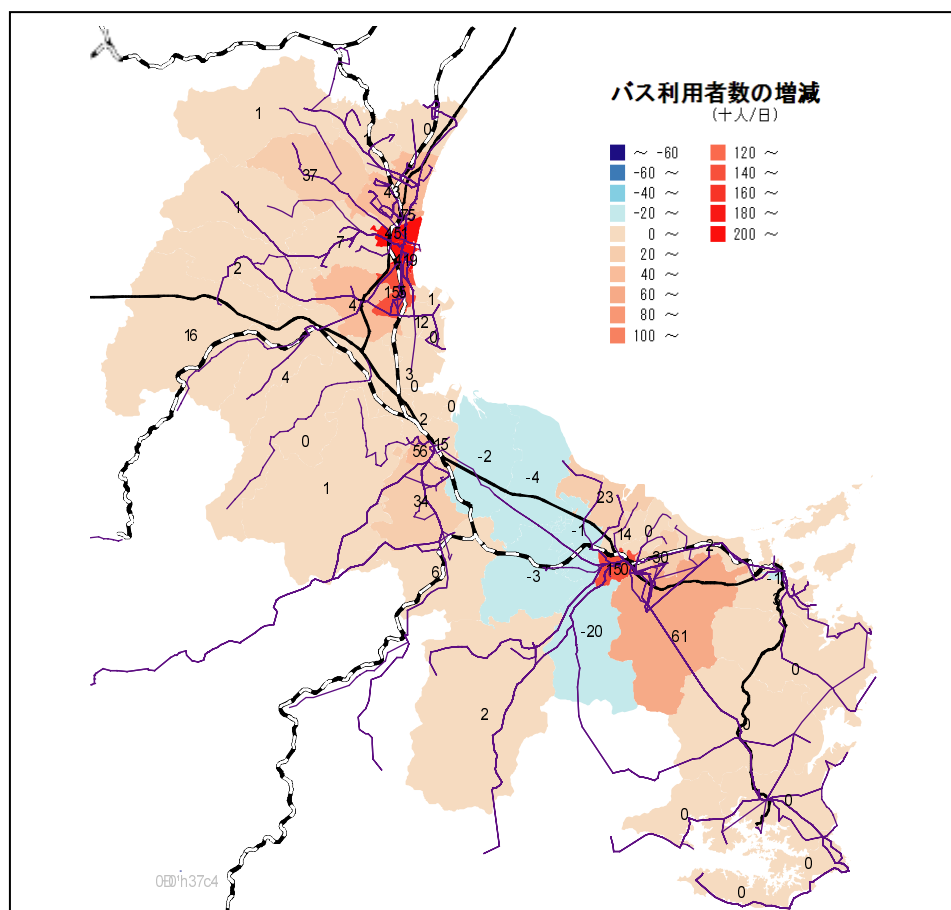


図 Bゾーン別バス利用者数の増減（趨勢型との比較：全施策実施案）

注 1） 趨勢型：人口等が現在の推移に応じて変化することを前提とした予測値

注 2） 全施策実施案：公共交通サービスの向上を前提とした複数の施策すべてを実施するとした案

(2) 道路整備に伴う効果

既存の広域道路の混雑度の低下

中南勢都市圏の主要地区および圏域外を相互に結びつけるための広域道路の整備により、既存の国道 23 号など、現在混雑している道路の混雑の緩和、都市圏内の移動時間の短縮が可能にある。また、道路網の強化により、主要医療施設などへのアクセス時間の短縮、災害時の緊急輸送経路の強化にも効果がある。

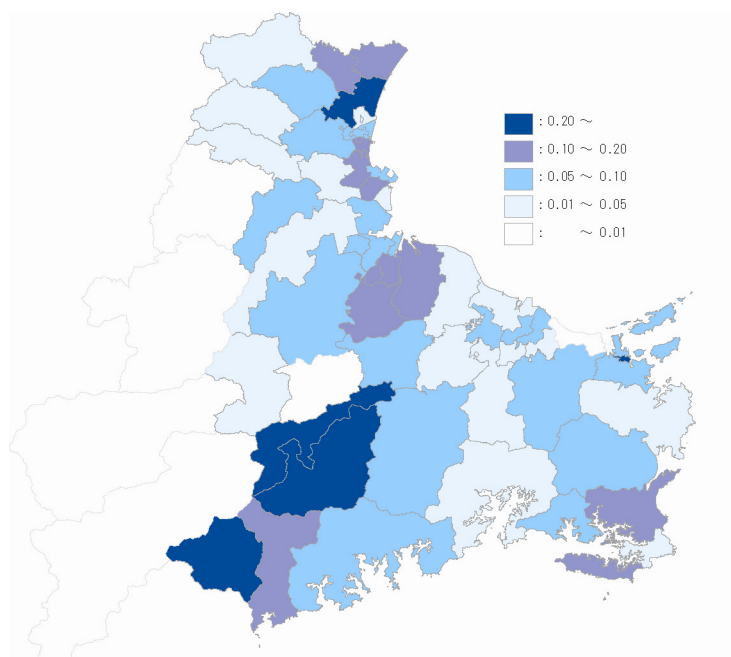


図 8 Bゾーン別平均混雑度と現況からの変化（将来：H37）

都市圏内の移動時間の短縮

道路網整備により、3つの都市圏の核となる津市、松阪市、伊勢市の中心市街地から周辺地域への移動時間が短縮される。

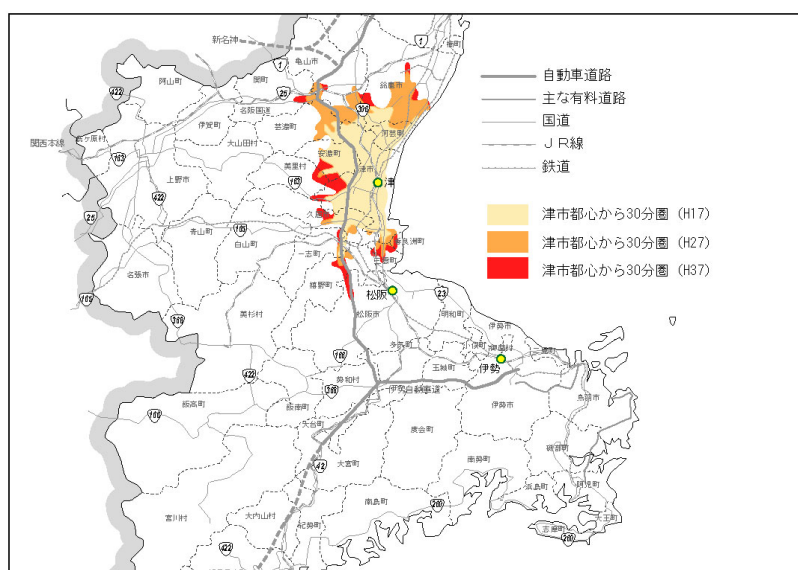


図 9 津中心部からの30分圏域の変化

(3) 公共交通サービス機能強化に伴う効果

公共交通分担率の向上・利用者の維持

圏域内の公共交通サービス強化により、圏域内の公共交通利用者が趨勢型と比較すると増加する。すべての公共交通施策を実施した場合、公共交通の利用者数が、将来(H37)時点で、鉄道利用者とバス利用者を合わせて、91 千人/日と予測され、趨勢型と比較して、26 千人/日の増加となる。

また、都市圏全域で公共交通機関分担率が増加し、津市、松阪市などの中心市街地で 2 - 3 %、周辺地域では 5 % を越える増加となっている。また、これらに伴い、主要駅での乗降客の増加も予測される。

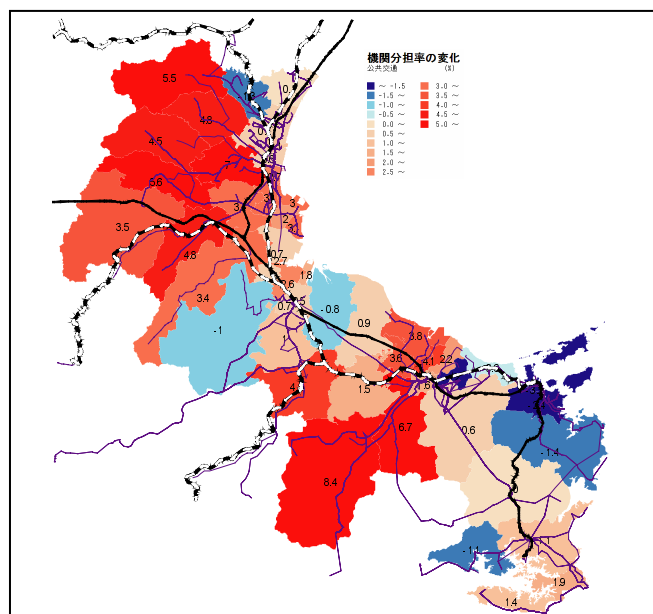


図 公共交通サービス向上による公共交通機関分担率の向上（全施策実施：趨勢型との比較）

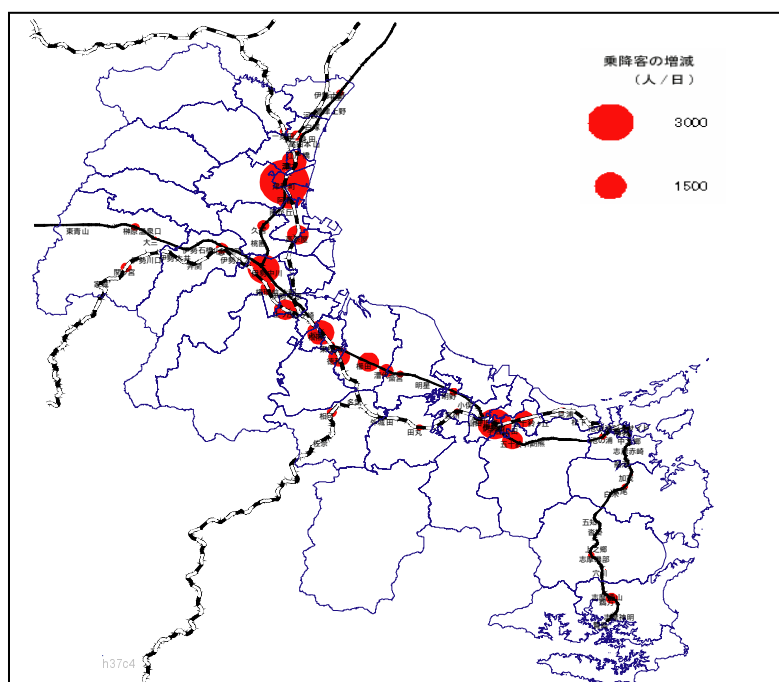


図 主要駅における鉄道駅乗降客数の増加（全施策実施：趨勢型との比較）

6. 総合交通計画の実現に向けて

1) 関係者の協議にもとづく実現性の高い公共交通機能強化策の検討

本調査において示したように、公共交通利用については、人口の減少等による利用者の減少が予測されるとともに、モータリゼーションの進展による公共交通分担率の低下が、利用者の減少をより加速することが予測される。これに対して、利用者数の維持、増加のために公共交通サービスの強化が必要になり、その効果が期待できることを示した。

しかし、これらの施策に実施については、設備投資などが必要でもあり、単独の公共交通事業者の努力では、その実効性・効果が限定されることが予想される。そのため、本調査で示したような種々の交通施策を参考に、実行が可能と考えられ、実効性の高いと考えられる施策について、交通事業者を始め関係者による具体的な協議・効果の予測などによる、実現性の高い公共交通機能強化策の検討が必要と考えられる。

また、当該都市圏の特性として、全国からの観光入込み客が多く、魅力的な観光資源に恵まれている。一方で利用交通手段は、自動車に67%程度と多いものの、関西圏、中京圏などからは、鉄道利用が多いことも特徴である。また、都市圏内でのJR、近鉄間の乗り換え、鉄道からバスへの乗換えなど、複数の交通機関利用があるものの、乗り換えに対する不満などが多いことも特徴である。

このようなことから、バス事業者、鉄道事業者、道路事業者などの協力による主要駅での乗り換え・案内機能の強化、バリアフリー化による利便性の強化により、観光客の利便性・快適性の向上を図ることができると考えられる。

また、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、レンタカー事業者など複数事業者の協力による使ってみたい観光関連商品の開発なども検討のテーマとして考えられる。

2) 地域との連携による公共交通利用の促進

公共交通を促進するために、「利用者である地域の住民との連携」、「住民への公共交通利用促進に向けた取り組み」なども重要となる。

「地域住民との連携」については、富山県の高山本線において、JRと地元の富山県、富山市が連携した社会実験を実施し、運行本数増加の取り組みを行っているなどがひとつの例である。また、後者については、「モビリティマネージメント」と呼ばれる取り組みであり、利用者または事業所の従業者などの、交通機関利用調査などにもとづき、公共交通サービス強化とあわせて公共交通利用に関する情報提供、関連イベントへの参加など、住民の意識変容を促すものである。

3) 都市政策と連携した公共交通利用促進

集約型都市を想定した場合、公共交通利用にたいして一定の効果があることを示したが、人口減少・高齢化の進展の環境では、交通事業者側での努力だけでなく、土地利用政策など都市政策としてのアプローチも重要な事項として考えられる。

このようなことは、短中期のスパンではその効果が発現することは難しいが、中心市街地への住み替えの促進、商業業務施設の誘導など、都市全体の適切な土地利用計画との整合を図りながら、検討を行うことが必要と考えられる。

4) 行政機関における総合的交通戦略検討の推進

適切な交通体系およびそれに関わる交通施設整備は、都市づくりにとって将来も重要な課題である。これまでは、人口・経済成長のもとで各事業者における施設整備が進められてきたが、今後は、将来の交通需要に即した交通施設の整備、既存施設の有効な活用について、整備効果の高い施策についての検討が必要であると考えられる。

そのためには、都市政策的なアプローチ、道路・駅前広場等の基盤施設の有効活用、そこを活用する鉄道・バス交通事業者に関連する、お互いにメリットがある有効な施策を総合的な視点で評価・立案・調整することが必要となると考えられる。

そのためには、行政が主体となり、このような役割を担い、長期的・総合的な視点での体の総合的交通戦略の検討が必要と考えられる。