

道路整備方針

平成 23 年 6 月
三重県

— 目次 —

第1章 三重県内の道路に関する今後の方向性

道路とは	2
1. 1 県内道路の現状	3
1. 2 道路に対する課題と県民のニーズ	
(1) 道路に対する課題	9
(2) 県民のニーズ	14
1. 3 今後の方向性	16

第2章 県管理道路の整備

2. 1 策定の背景と県管理道路の整備方針	
(1) 「新道路整備戦略」の見直しの背景	20
(2) 県管理道路の整備方針	21
2. 2 県管理道路の整備方針に基づく「道路事業計画」の策定・公表	
(1) 「道路事業計画」の目的	22
(2) 「道路事業計画」の内容	22



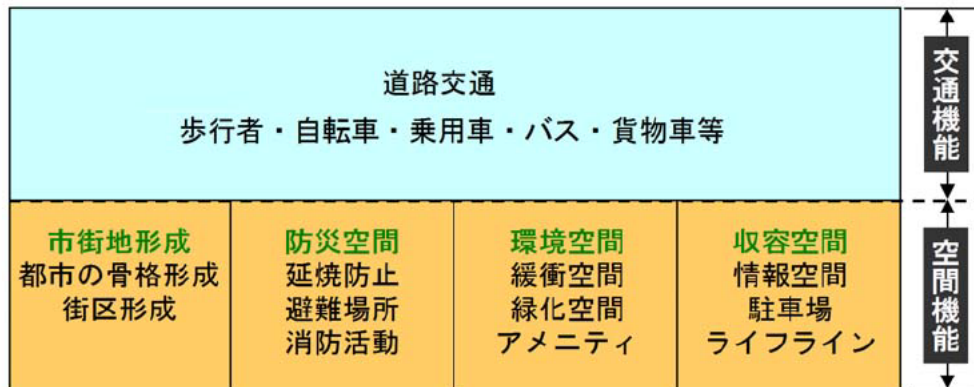
第 1 章 三重県内の道路に関する今後の方向性

道路とは

・道路の基本的な役割

道路は、自動車、自転車、歩行者の通行、人や物資の輸送などを行う交通機能としての役割の他、市街地の形成、防災、環境、収容空間などの空間機能としての役割を有しています。

●道路の役割と機能



・三重県内における道路の機能に応じた整備や利活用例

三重県では、以下のように様々なところで道路の役割に応じた整備や利活用が行われています。

交通機能		空間機能	
高速道路  紀勢自動車道(大紀町)	国道  国道 167号 (伊勢市)	まちなみに配慮した道路  関宿 (亀山市)	
県道  県道 松阪青山線 (伊賀市)	自転車道  自転車道 国道 23号 (津市)	まつり  津まつり (津市)	
路肩の有効活用  整備前 → 整備後 県道 浜島阿児線 (志摩市)		電線類の地中化  県道 上野大山田線 (伊賀市)	

出典：国土交通省

第1章 三重県内の道路に関する今後の方向性

1.1 県内道路の現状

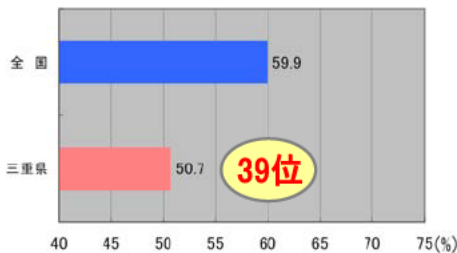
① 三重県の道路整備状況 ～高規格幹線道路、国道、県道等の整備状況～

三重県では、地域の経済活動や都市間の交流連携を支える道路ネットワークの構築を目指し、中部圏と近畿圏を結ぶ21世紀の日本を支える新名神高速道路、紀伊半島の「新たな命の道」となる紀勢自動車道、中部圏の広域ネットワークを形成する東海環状自動車道・国道1号北勢バイパス・国道23号中勢バイパスなどの幹線道路^{※1}の整備促進に努めています。

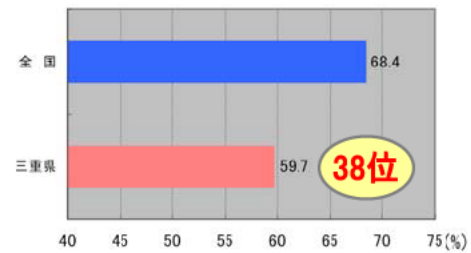
また、県が管理する国道や県道においては、国道167号第二伊勢道路や国道477号四日市湯の山道路をはじめとする主要事業を着々と進めています。

しかしながら、三重県の道路整備の全国的な位置をみると、県内の道路の改良率^{※2}は全国39位、高規格幹線道路^{※3}の整備率は全国38位と低い状況にあり、その整備は、まだまだ道半ばにあります。

■ 県内の道路改良率 H21.4 現在



■ 高規格幹線道路の整備率 H22.5 現在



※1)幹線道路：高規格幹線道路及び直轄国道

※2)改良率：自動車が安全に通行できる幅員をもつ道路延長の割合（改良済延長÷実延長）

※3)高規格幹線道路：自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路であり、全国14,000kmの整備が進められている

■ 三重県の道路状況

平成22年4月1日現在

種別	路線数	総延長 (km)	実延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)	整備率 (%)	
高規格幹線道路	5	334	200	200	100.0	59.7	
国道	指定区間	6	426.2	383.7	383.7	100.0	56.4
	県管理区間	20	1,020.6	809.5	689.5	85.2	57.1
	計	26	1,446.8	1,193.2	1,073.3	89.9	56.9
県道	主要地方道	70	1,171.7	1,116.4	826.1	74.0	53.9
	一般県道	247	1,835.1	1,578.0	1,015.9	64.4	47.8
	計	317	3,006.8	2,694.3	1,842.0	68.4	50.4
国道・県道計	343	4,470.2	3,887.5	2,915.3	75.0	52.4	
県管理国道 県道計	337	4,027.3	3,503.8	2,531.5	72.3	51.9	
市管理県道	3	15.9	6.908	5.547	80.3	—	
市町村道	66,559	21,565.3	20,936.8	9,756.7	46.6	46.2	

(注) 1)出典：道路現況表、路線認定調書（三重県）、道路統計年報2010

2)総延長：道路法の規定に基づき、指定又は認定された路線の全延長

3)実延長：総延長から別の路線に重複している区間や共用されていない区間、渡船の施設がある区間の延長を除いた延長

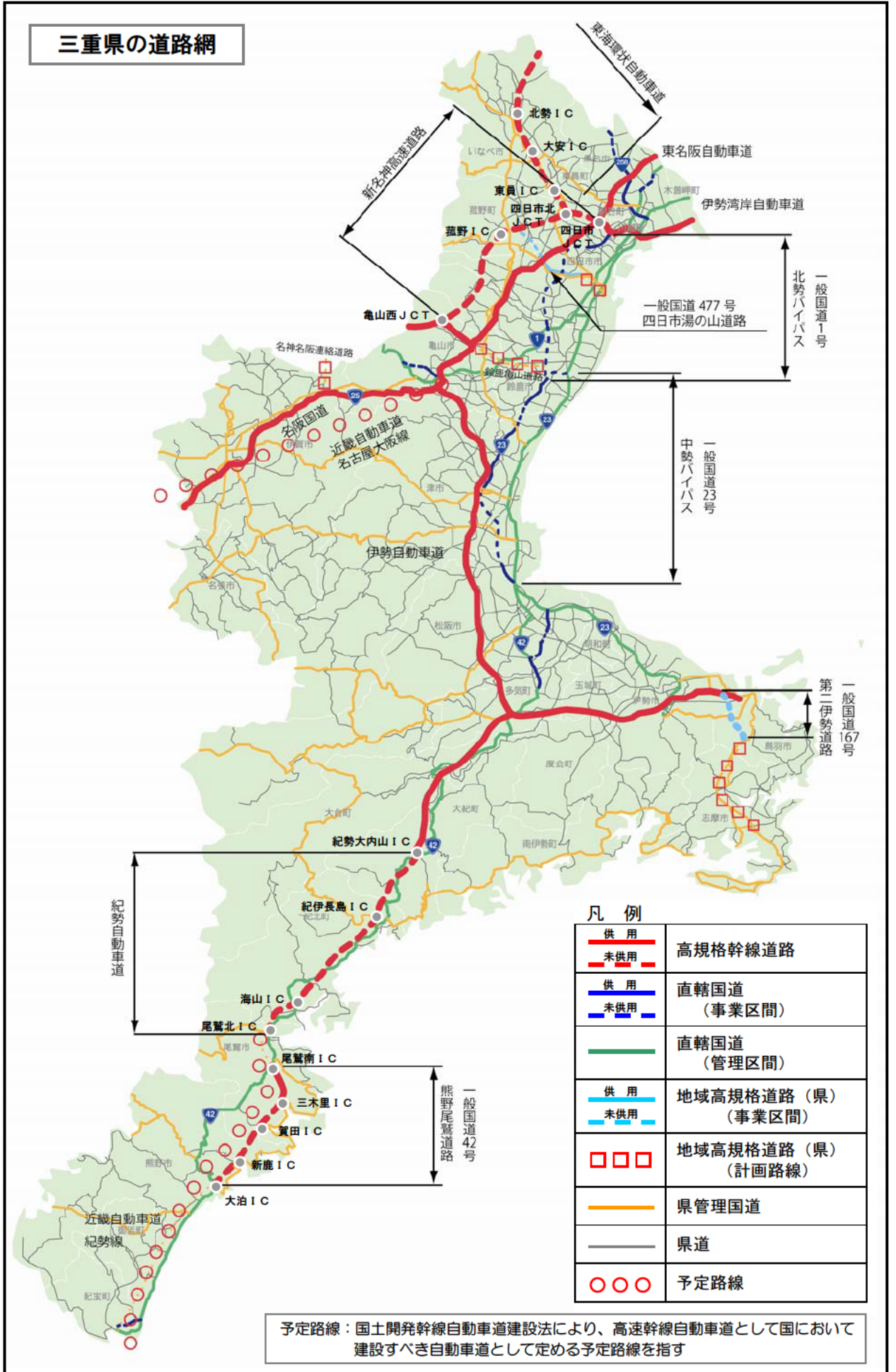
4)整備率：道路の改良済延長から、混雑度が1.0以上（渋滞が発生している状況）の道路延長を差し引いたものの、実延長に占める割合

5)高規格幹線道路は、平成23年5月1日現在の値。それ以外の路線は、整備率のみ平成21年4月1日現在の値

6)各々の数値は、単位未満を四捨五入したため、合計数値と合計欄が合致しないことがある

7)一般県道については、自転車道の延長を含まない値である

三重県の道路網



凡例

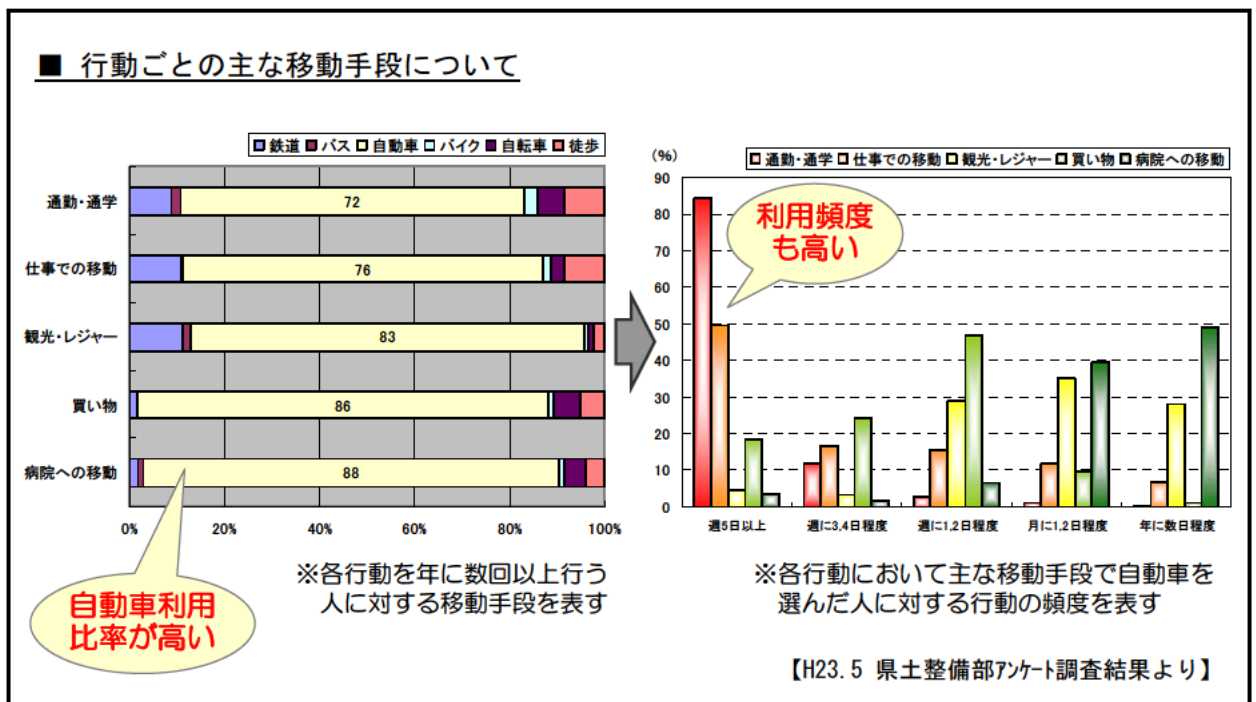
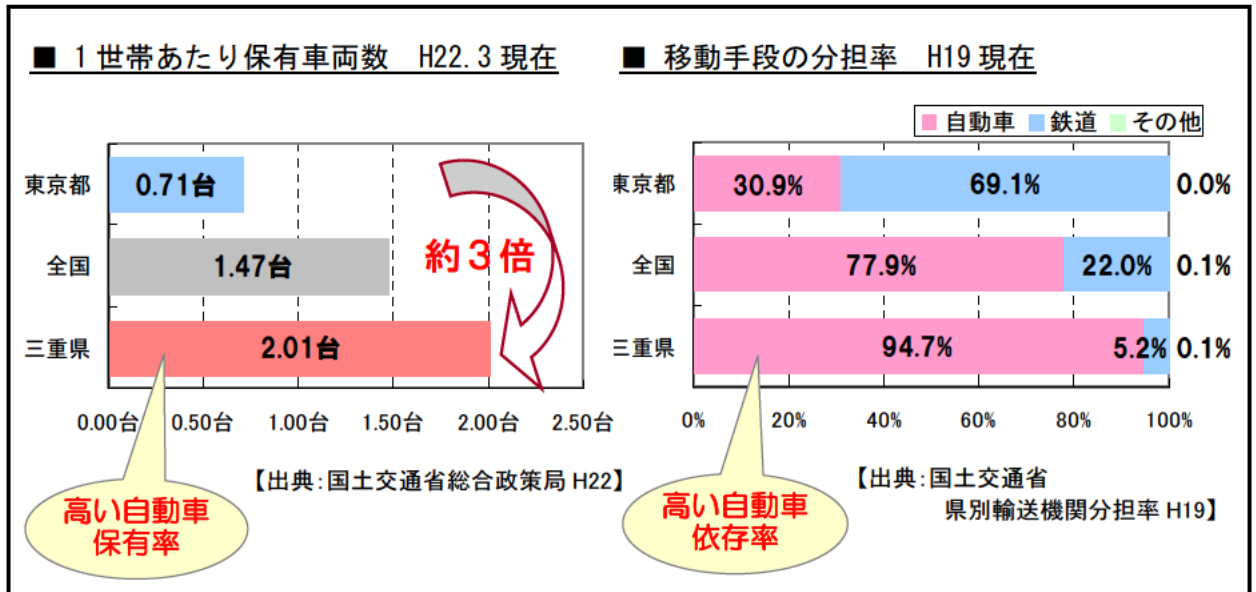
供用 未供用	高規格幹線道路
供用 未供用	直轄国道 (事業区間)
	直轄国道 (管理区間)
供用 未供用	地域高規格道路(県) (事業区間)
	地域高規格道路(県) (計画路線)
	県管理国道
	県道
	予定路線

予定路線：国土開発幹線自動車道建設法により、高速幹線自動車道として国において建設すべき自動車道として定める予定路線を指す

② 三重県の自動車の利用状況

三重県は、1世帯あたりの自動車保有車両数が、東京都の約3倍と自動車普及率が高いほか、県内における移動手段は自動車が大部分（約95%）を占め、自動車への依存率が高い地域です。

目的別移動手段に関する県民へのアンケート調査からも、様々な場面に対して自動車を利用する割合が非常に高い結果となっています。



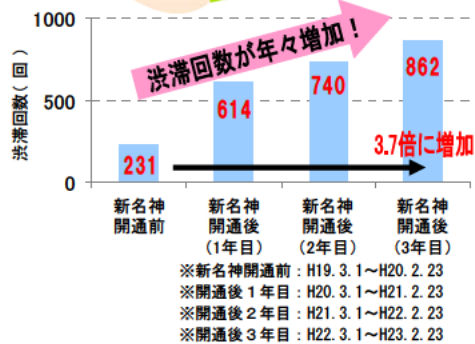
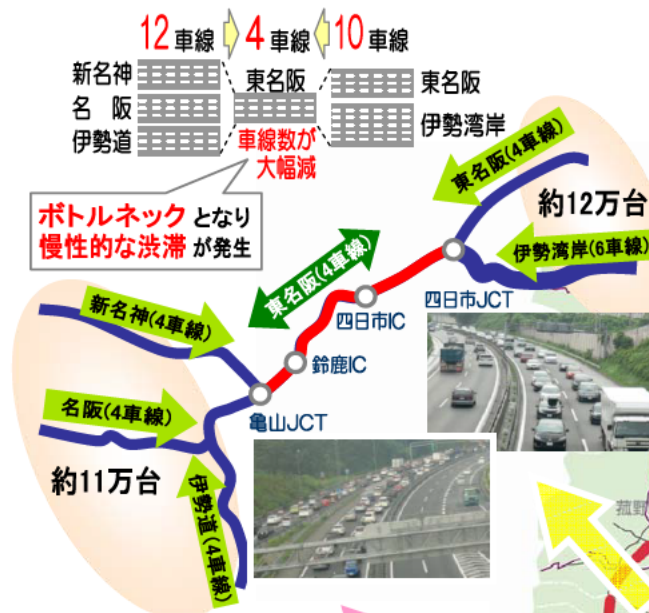
③ 三重県の渋滞状況

三重県の北勢地域には、東名阪自動車道を中心に中部圏と近畿圏を結ぶ主要な交通軸となる道路が通っています。この東名阪自動車道では、平成 20 年 2 月の新名神高速道路（草津田上 IC～亀山 JCT 間）の開通により、交通量が増加し、渋滞が頻発するなど慢性化しています。また、国道 1 号、23 号などの幹線道路でも、四日市市、津市などを中心に渋滞が多発するなど、産業や地域の暮らしに影響を与えています。

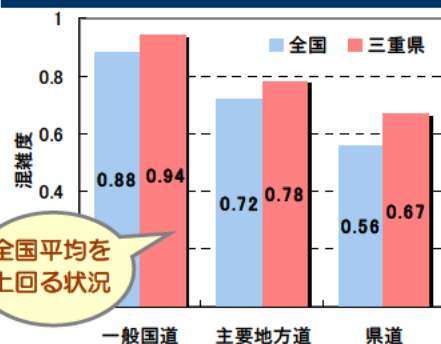
なお、三重県の国道や県道では、道路の混雑度が全国平均値を上回っている状況にあります。

■ 三重県の渋滞状況

東名阪自動車道の渋滞状況



三重県の国道・県道における混雑度



NEXCO 中日本管内の渋滞量 (km・時間)

【東名】岡崎地区	音羽蒲郡 IC-豊田 IC 間	12,000
【東名阪道】四日市地区	四日市東 IC-鈴鹿 IC 間	8,800
【中央道】小仏TN付近	八王子 IC-相模湖 IC 間	7,000
【東名】大和TN付近	横浜町田 IC-厚木 IC 間	4,700
【中央道】調布地区	高井戸 IC-調布 IC 間	4,400

ワースト 2位

5,000 10,000 15,000
 ※)集計期間: H22. 1. 1～H22. 12. 31
 ※)交通集中渋滞を集計(事故、工事渋滞等は除く)

【出典:NEXCO 中日本資料】

一般道の渋滞状況



④ 三重県の緊急輸送道路の整備状況

東海・東南海・南海地震の発生が懸念されるなか、災害時における地域の孤立を防ぎ、救助・救援活動や生活復興の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路[※]の役割は非常に重要です。しかし、三重県では、緊急輸送道路の未改良区間が未だ残っています。

■ 緊急輸送道路（県管理）の整備状況

☆現在、第1次、2次緊急輸送道路91路線における未改良区間の早期解消に向けて整備を進めています。

● 緊急輸送道路（県管理道路）改良整備状況

緊急輸送道路	路線数	計画区間 延長 (km)	改良済 延長 (km)	改良率 (%)	計画区間 改良済 路線数
第1次	25 (25)	148.5	148.5	100.0	25
第2次	77 (66)	478.8	454.8	95.0	58
第3次	84 (42)	431.6	396.4	91.8	32
合計	186 (133)	1058.9	999.7	94.4	115
《参考》県全体	337 (-)	3503.9	2531.5	72.3	-

※ 路線数（ ）内は、第1次、第2次緊急輸送道路との重複を除いた路線数

※ 県全体は、高速道路、直轄国道など、県管理道路以外の道路を含んだもの

■ 三重県緊急輸送道路ネットワーク図

<伊勢志摩地域>



<東紀州地域>



凡 例	
緊急輸送道路	I-C 第1次緊急輸送道路（自動車専用道路）
	第1次緊急輸送道路（一般道路）
	第2次緊急輸送道路
	第3次緊急輸送道路

※）緊急輸送道路：阪神淡路大震災の教訓を踏まえ、大規模な災害の発生時に、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を円滑かつ確実に実施するために必要な道路として定めています。

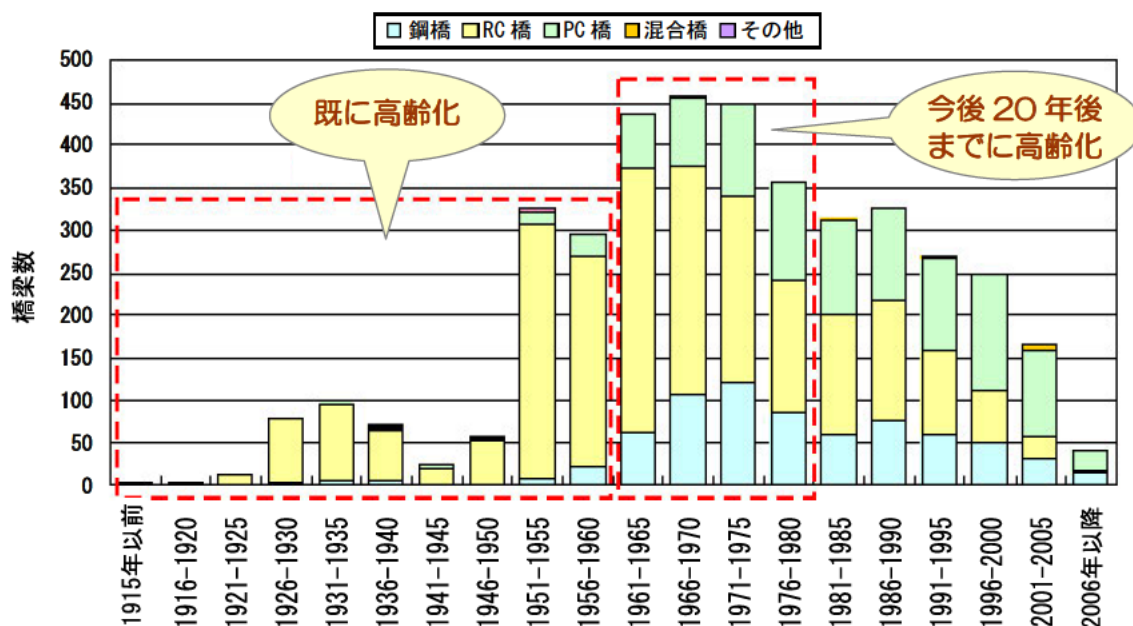
※）図面上の英数字（例A1）は防災拠点（県市町庁舎、主要駅、消防本部庁舎など）の番号を表しています。

⑤ 三重県の道路施設の現状

三重県では、延長約 3,500km の道路を管理しており、そのうち、昭和 30 年から昭和 40 年代の高度経済成長期に建設した多くの施設の高齢化が進んでいます。

特に、橋梁については、平成 22 年 4 月 1 日現在、4,029 橋（橋長 2m 以上）の道路橋を管理しており、このうち建設後 50 年を経過した橋梁は 1,014 橋（約 25%）あり、20 年後には、2,687 橋（約 67%）まで増加します。

■ 建設年度別の橋梁数分布



■ 県内橋梁の破損状況写真



< ひび割れの様子(橋梁) >



< 破断の様子(橋梁) >



< 高欄の腐食(橋梁) >

1. 2 道路に対する課題と県民のニーズ

(1) 道路に対する課題

① 産業面からみた道路の課題

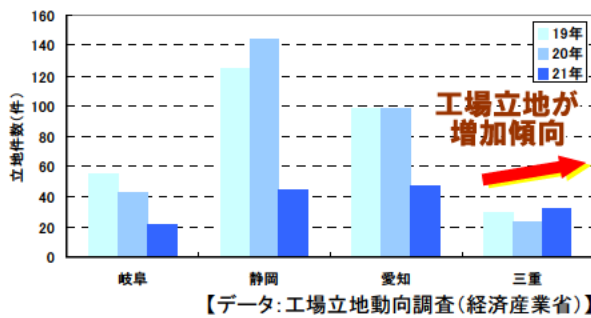
三重県では、平成 20 年秋の世界同時不況以降、自動車や電子部品をはじめとする生産の減少等で厳しい経済情勢にありますが、これまでは好調な企業活動に支えられ、昭和 60 年に 15 位であった製造品出荷額の全国のシェアが平成 21 年には 9 位となるなど、企業の集積や設備投資が進んできました。

一方で、北・中部地域を中心に、県内の幹線道路では、渋滞が頻発するなど慢性化しており、産業活動への影響が懸念される状況にあります。また、市街地での渋滞を避けた車両が生活道路に流入するなどの問題も生じています。

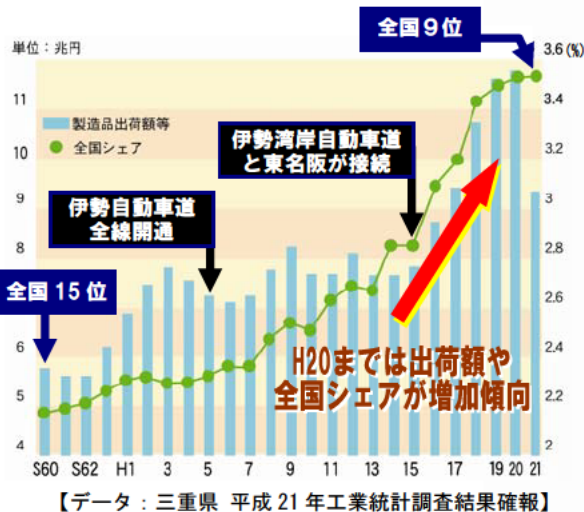
このため、地域産業の発展や活性化を支え、その活動に伴い増加する交通需要に対応するため、幹線道路やそれらにアクセスする道路の整備が課題となります。

■ 三重県の産業状況と渋滞状況

中部圏における工場立地件数の推移



三重県の製造品出荷額及び全国シェアの推移



平成 21 年において、三重県は全国 9 位でした。



通過交通が生活道路に流入

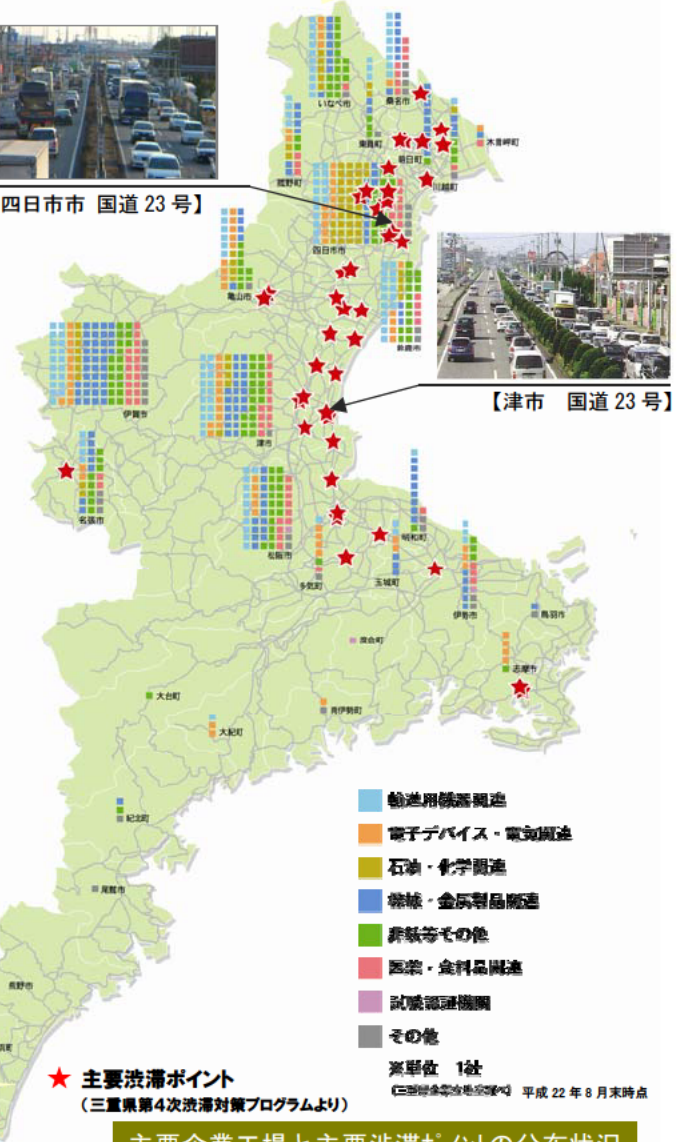
北・中部地域を中心に慢性な渋滞が発生



【四日市市 国道 23 号】



【津市 国道 23 号】

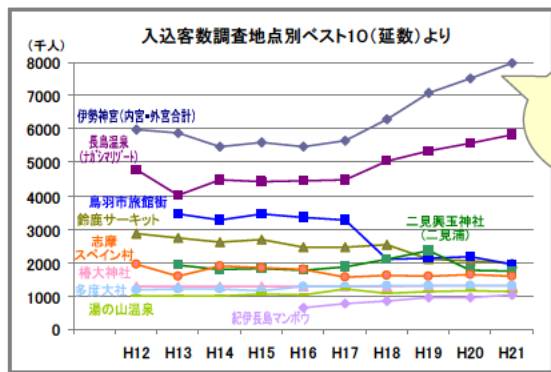


② 観光面からみた道路の課題

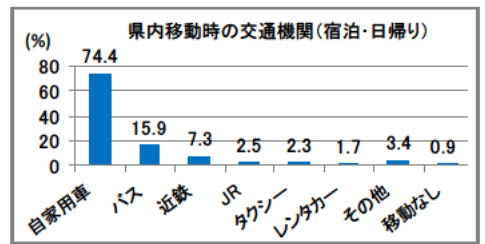
三重県には、伊勢志摩地域や東紀州地域をはじめ、各地域に魅力的な観光資源が豊富にあり、毎年多くの観光客が訪れています。観光客が、三重県内で利用する交通機関の約75%は自動車であり、主要観光地周辺においては、休日に渋滞が度重なるなど、観光地へのアクセスや観光地間の周遊の面で支障を生じています。特に、伊勢神宮に関しては、2013年（平成25年）に行われる第62回神宮式年遷宮に向けて諸祭が催されていることなどから、来訪者は年々増加しており、その傾向は顕著です。

このため、三重県の多様な観光資源を活かすためには、主要観光地へのアクセスルートや周遊ルートの整備を図ることが課題となります。

■ 主要な観光施設の立地状況



伊勢神宮の来訪者は年々増加



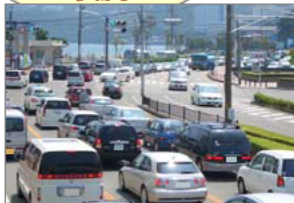
【データ:H22 観光局調べ】

【データ:観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書】



渋滞等により、観光地へのアクセス性や周遊性が低下

休日の渋滞状況



凡例

—	高速道路
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道
—	計画路線

③ 地震・防災面からみた道路の課題

三重県の道路には、大雨など異常気象時に車両の通行を規制する、事前通行規制区間が70箇所[※]あり、特に日本有数の多雨地域である東紀州地域では、道路が通行止めとなることにより孤立する集落もあります。なお、近年では、局地的な集中豪雨が多発するなど、県内各地で大きな被害が発生しています。

また、このたびの東北地方太平洋沖地震では、地震による直接的な被害のほか、津波により甚大な被害が発生しているところであり、三重県においても、切迫性が高まっている東海・東南海・南海地震等の大規模地震が発生した場合には、沿岸部を中心に津波による被害が生じることが想定されます。

このため、大規模地震や、集中豪雨等による地域の孤立を防ぐとともに、一たび被害が発生した場合に救助・救援活動や生活の復興支援の基盤となる、緊急輸送道路の整備等を迅速に進めることが課題となります。

■ 東紀州地域の事前通行規制区間と津波による浸水想定区域



＜集中豪雨により法面崩落した
国道477号(H20)＞

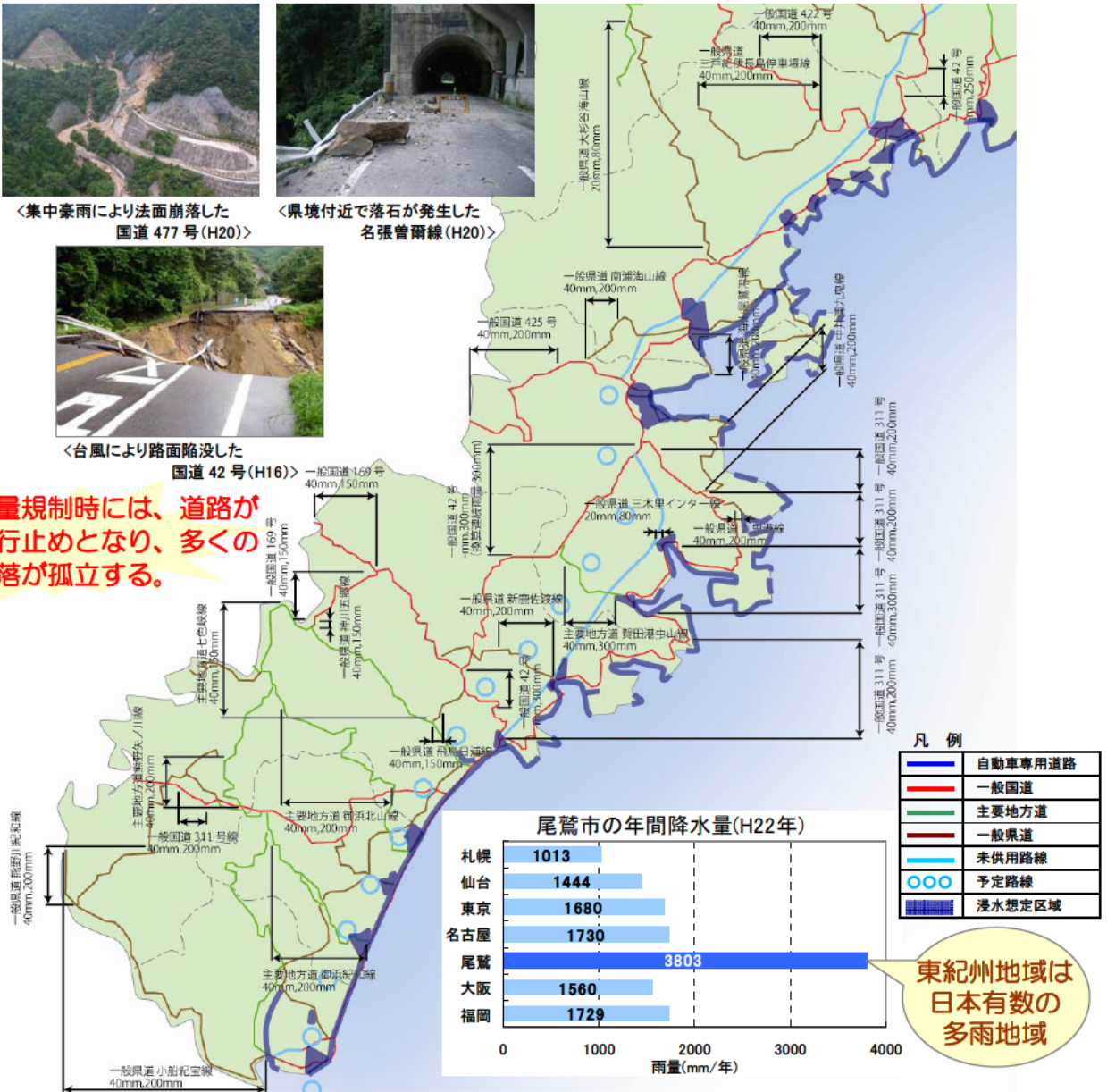


＜県境付近で落石が発生した
名張曾爾線(H20)＞



＜台風により路面陥没した
国道42号(H16)＞

雨量規制時には、道路が通行止めとなり、多くの集落が孤立する。



※)事前通行規制区間:大雨などの異常気象時に、事前に設定した基準の雨量に達した段階で通行規制する区間。三重県内の70箇所は、高速道路、直轄国道、県管理国道、主要地方道、一般県道の合計を指す。

④ 地域の安全・安心の面からみた道路の課題

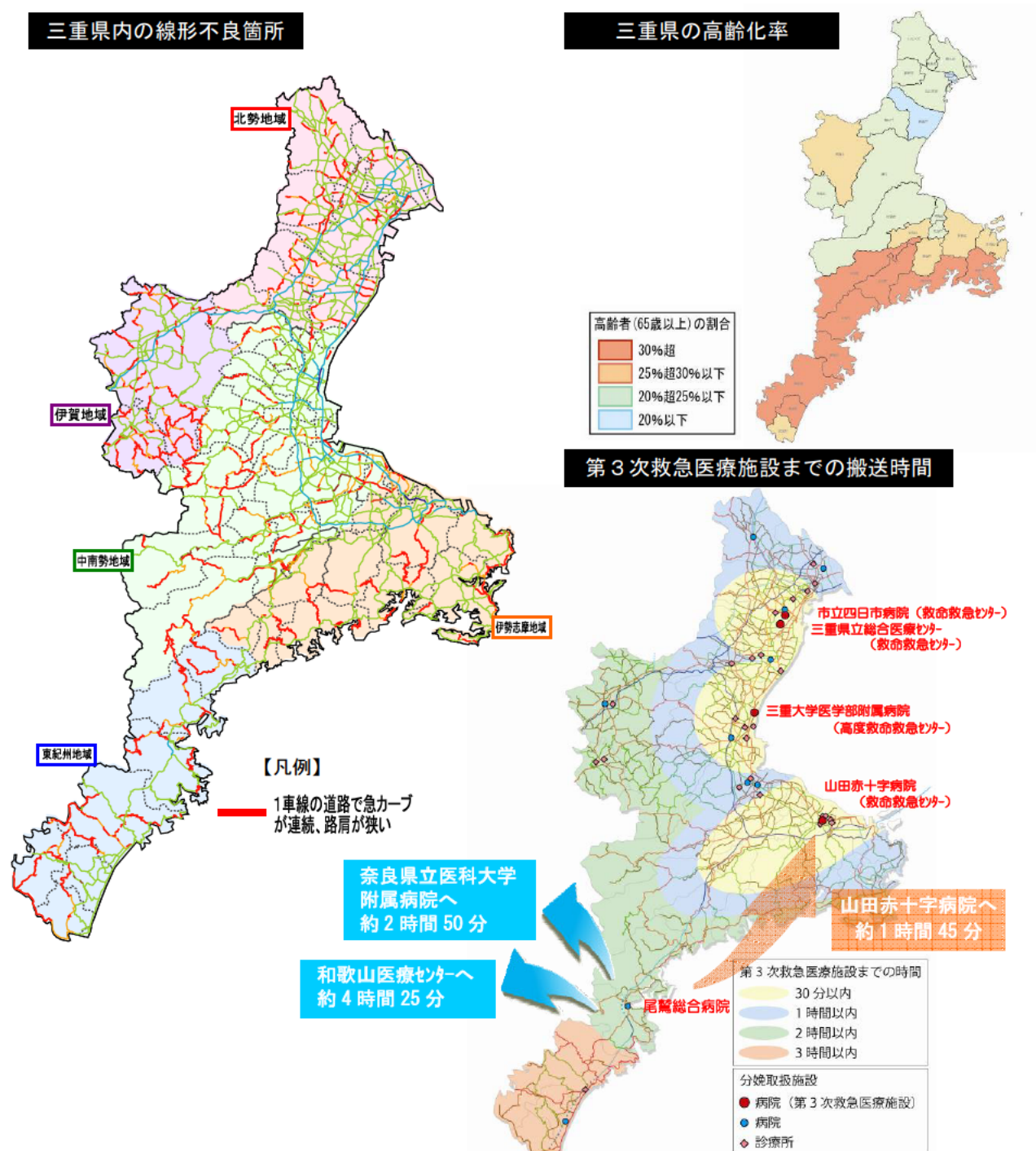
三重県内の道路の改良率は全国的にみても低く、特に山間地域では幅員狭小区間や線形不良区間など未整備区間が多く、道路の利便性が悪いだけでなく、緊急車両の通行等にも支障をきたす地域が多く残っています。

また、歩行空間の確保や段差の解消など高齢者や障がい者など、すべての人が安心して利用できる道路が必要です。

さらに、医療施設への多大な移動時間も問題となっています。

これらのことから、地域住民の安全・安心を支える道路機能の確保が課題となります。

■ 線形不良箇所と高齢化地域からの医療施設までの搬送時間



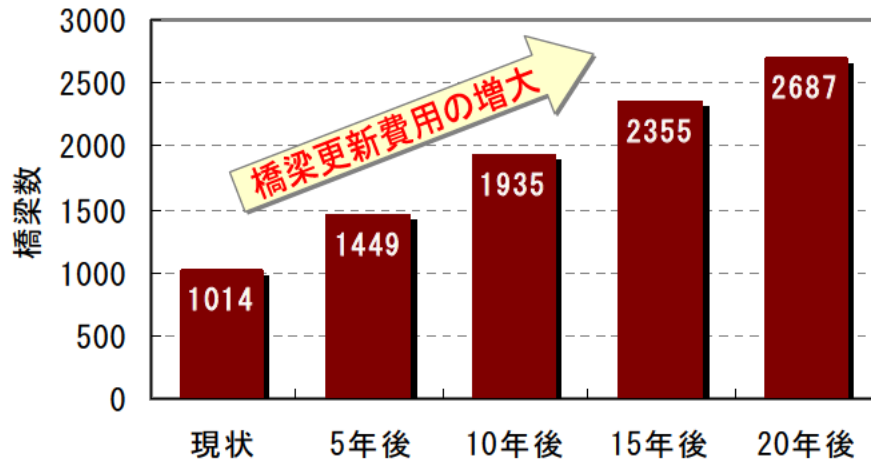
⑤ 道路施設の維持修繕面からみた道路の課題

県民の安全・安心を確保するため、道路施設について適正な維持管理を行うことは非常に重要です。その維持管理について、従来の事後的な修繕を継続した場合、近い将来には、維持管理コストが膨大となることが想定されます。

たとえば橋梁では、平成22年4月1日現在、建設後50年以上経過したものが1,014橋ありますが、20年後にはその数が2,687橋まで増加することになり、更新費用等が増大することが予測されます。

このため、利用者が安全かつ安心して道路を利用できるよう、財政状況等を考慮した計画的な道路施設の維持修繕が求められます。

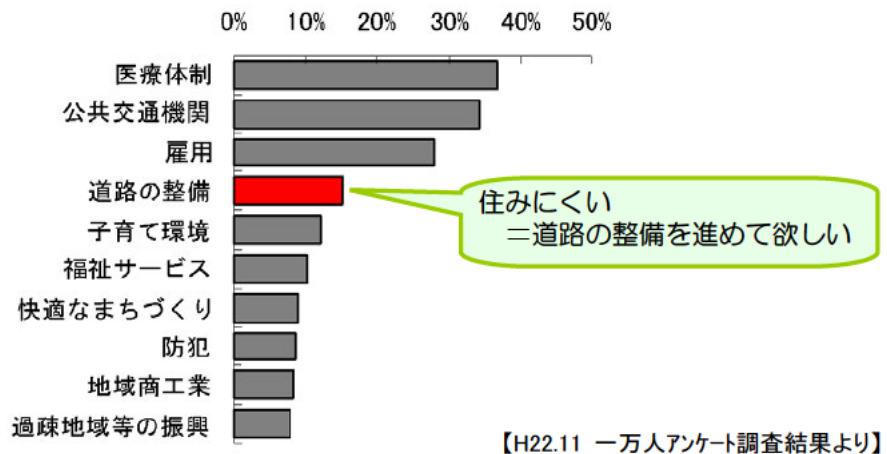
■ 高齢化（50年以上経過）する道路橋梁数



(2) 県民のニーズ

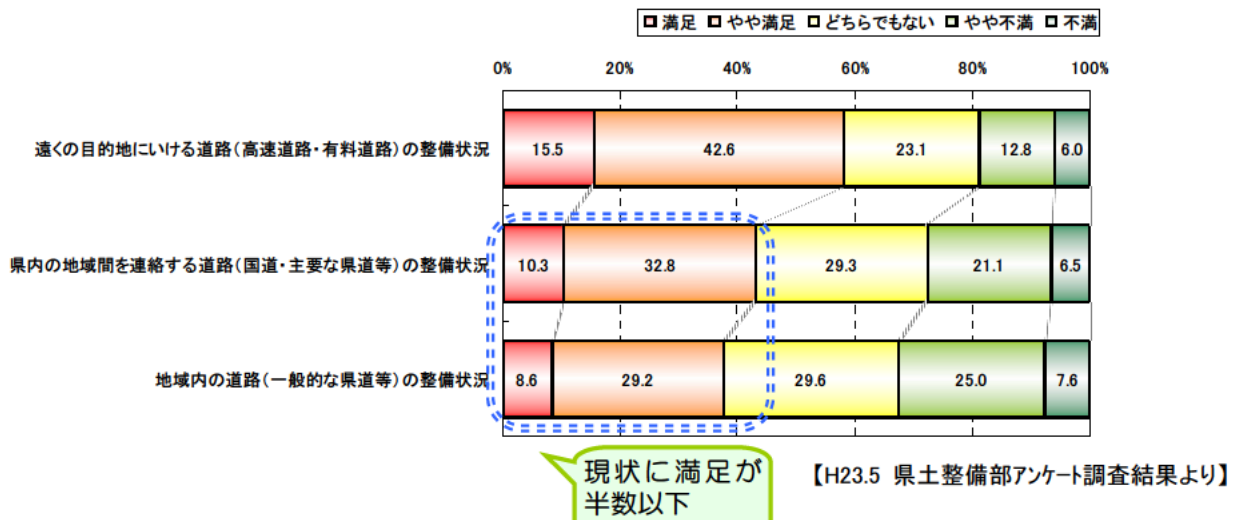
三重県に求められる道路整備のあり方などのニーズを把握するため、県民にアンケート調査を実施しました。

■ 地域にとって、住みにくいと感じている点について

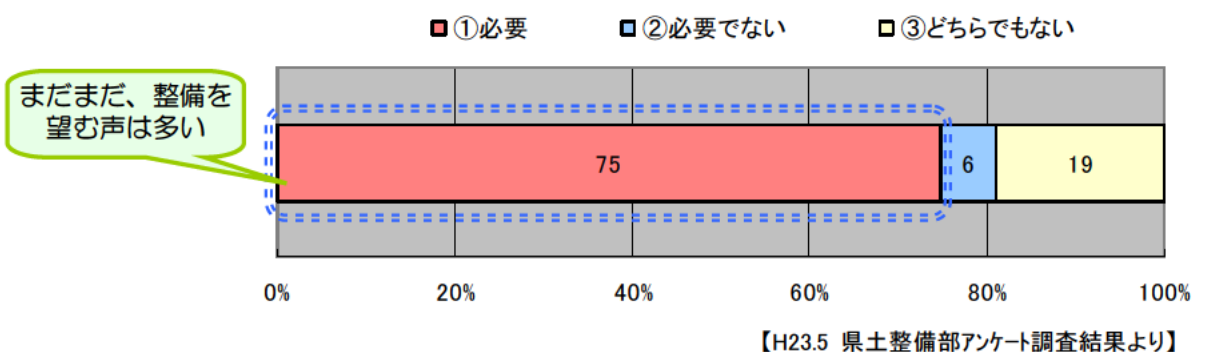


住みにくいと感じている要因として、道路の整備は、H20：3位、H21：4位と、毎年上位に位置しています。

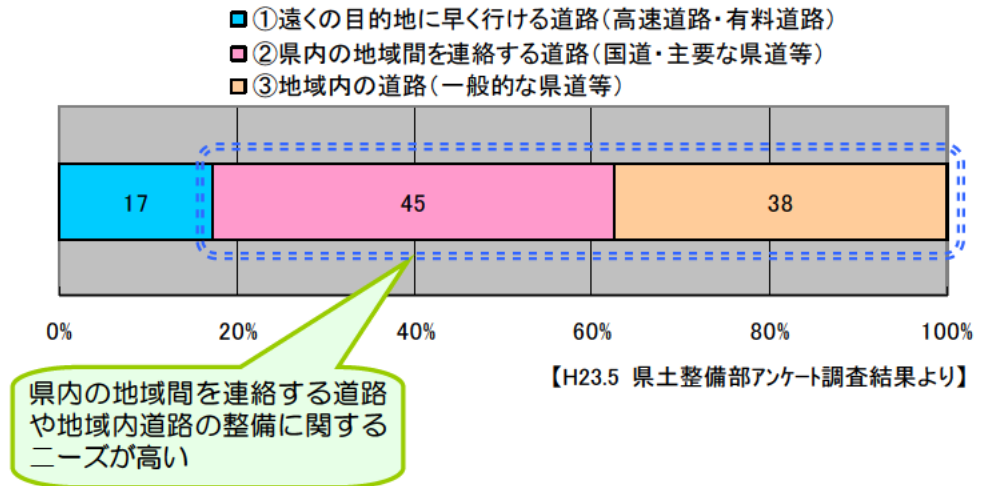
■ 現在の三重県の道路整備状況に対する思いについて



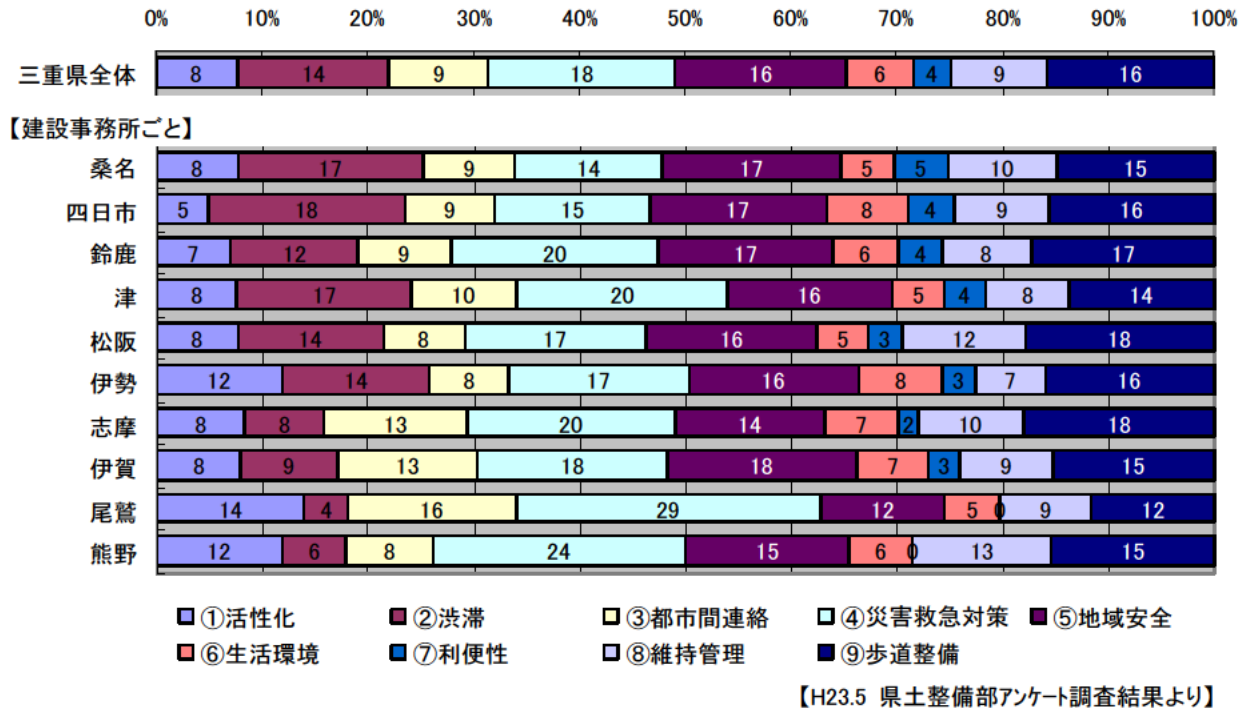
■ 道路整備の継続的な必要性について



■ どのような道路整備を進めていくのがよいか



■ 県民の望む道路整備の内容について



- ・ 県全体では、道路整備のニーズに大きな偏りはなく、県民の多様なニーズが表れています。その中でも「災害救急対策」に対するニーズが最も高い割合を示しています。
- ・ 地域特有のニーズは、以下の通りです。(県全体の割合に比べ、各地域で突出する状況)

<①活性化> 伊勢、尾鷲、熊野
 <②渋滞> 桑名、四日市、津
 <③都市間連絡> 志摩、伊賀、尾鷲
 <④災害救急対策> 尾鷲、熊野
 <⑧維持管理> 松阪、熊野



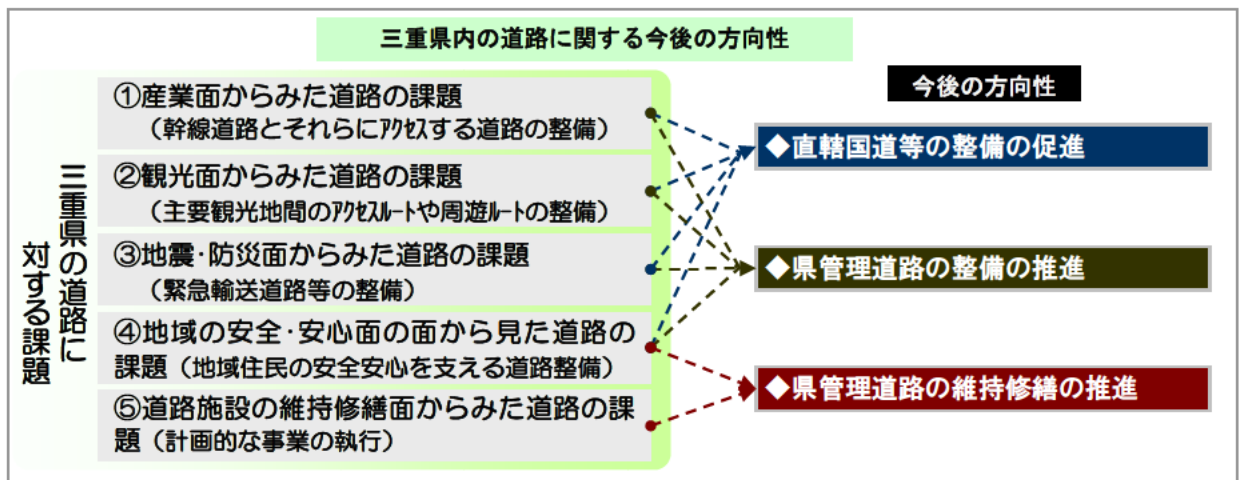
北・中部地域の渋滞対策や伊勢志摩・東紀州地域の活性化、災害救急対策など、道路に対する課題に応じた県民のニーズが結果として表れています。

1. 3 今後の方向性

三重県では東名阪自動車道、国道1号、国道23号などの幹線道路を中心に慢性的な渋滞が発生しており、産業や観光の振興に大きな影響を与えています。また、全国的にみて道路の改良率は低く、特に山間地域では、未整備区間が多いことから、緊急車両の通行に支障を生じたり、医療施設への移動に時間を要したりするなどの課題を抱える道路が多く残っています。

さらに、大規模地震や集中豪雨等による地域の孤立を防ぐとともに、一たび被害が発生した場合に救助・救援活動や生活の復興支援の基盤となる災害に強い道路が求められています。

このように、地域の更なる発展や、県民の安全・安心な暮らしを確保するため、三重県においては、まだまだ道路の整備が必要な状況にあります。このため、既存の道路施設の適正な維持管理を行いつつ、県民の望む真に必要な道路整備を行うために、三重県内の道路に関する今後の方向性として、直轄国道等の整備の促進、県管理道路の整備の推進、県管理道路の維持修繕の推進の3つを掲げて取り組んでいくこととします。



◆直轄国道等の整備の促進

地域の経済活動や都市連携の向上を目的に、直轄国道等の整備を促進します。

北・中部地域など産業が集積する地域における経済活動を支えるとともに、中・南部地域など観光資源の豊富な地域における都市と地域あるいは地域間の連携の向上をはかり、また、広域的な緊急時の輸送等の基盤となる災害に強い道路網を構築するため、直轄国道等の整備が必要不可欠です。

新名神高速道路、東海環状自動車道、紀勢自動車道、熊野尾鷲道路などの高規格幹線道路や、北勢バイパス、中勢バイパスなどの直轄国道について、県としては国等に働きかけ、関係機関と連携しつつ、整備促進を図ります。

◆ 県管理道路の整備の推進

県民、来県者の安全性や利便性の向上を目的に、県管理道路の整備を推進します。

地域間の連携機能の充実や災害時における地域の孤立の防止をはかり、また、街区の形成、線形不良・幅員狭小区間の解消、歩行者・自転車の安全確保といった地域ごとの交通需要への対応など、県内のさまざまな活動を支える県管理道路の整備を推進する必要があります。

幹線道路にアクセスする道路や、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。

◆ 県管理道路の維持修繕の推進

県管理道路の安全な機能の確保を目的に、計画的な維持修繕を推進します。

道路施設が安全に利用できるよう、適切な維持修繕を行っていく必要があります。

限られた予算の中で道路の安全な機能を確認するために、予防的な修繕等を実施するなど計画的な維持修繕に取り組みます。

以上3つの方向性を受けて、第2章にて県管理道路の整備について詳細を述べます。



第2章 県管理道路の整備

第2章 県管理道路の整備

三重県内の道路に関する今後の方向性を踏まえた県管理道路の整備について示します。

2.1 策定の背景と県管理道路の整備方針

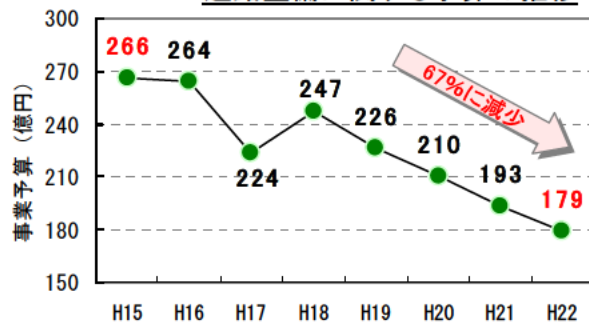
(1) 「新道路整備戦略」の見直しの背景

三重県では、平成15年度に策定した「新道路整備戦略」（計画期間15年間〔平成15年～平成29年〕）に基づき県管理道路の整備を進めてきており、これまで一定の進捗を図ってきました。

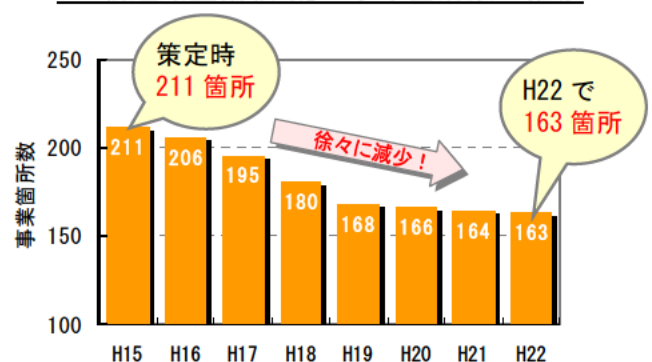
しかし、社会経済情勢の変化などにより、道路整備に関する年間の事業予算は減少しており、「新道路整備戦略」策定時に想定した、年間約270億円の投資規模が、平成22年度には、約67%の179億円/年まで減少しています。

これにともない、事業箇所数も策定時における211箇所から、平成22年度時点で約77%の163箇所にまで落ち込んでいます。

■「新道路整備戦略」への
道路整備に関する予算の推移



■「新道路整備戦略」の事業箇所数の推移



また、高度経済成長期に建設された道路施設が高齢化し、今後は修繕・更新費用が増大することが予想されます。

このまま新設・拡幅を目的とした抜本的な改良のみを進めていくと、道路整備に必要な予算を確保することが困難になり、事業箇所数の更なる減少や、完成の大幅な遅れ、新規着手が困難になるなど、道路整備に対する県民のニーズに十分応えることが出来なくなってしまいます。

さらに、公共事業予算の減少や道路予算の一括交付金化、直轄負担金の廃止や直轄国道の県への管理移管、県管理道路の市町への管理移管など、今後の道路整備をとりまく情勢は不透明であり、中長期にわたる道路整備への年間投資額を設定することは困難な状況です。

このように、現在の道路整備を取り巻く状況を踏まえ、以上の2つの観点から「新道路整備戦略」を見直します。

- ① 道路整備に対する県民のニーズへの的確な対応
- ② 道路整備をとりまく情勢変化への対応

(2) 県管理道路の整備方針

三重県における県管理道路の整備方針は、「①道路整備に対する県民のニーズへの的確な対応」のため、柔軟な整備手法を導入します。また、「②道路整備をとりまく情勢変化への対応」のため、短期的な「道路事業計画」を策定します。

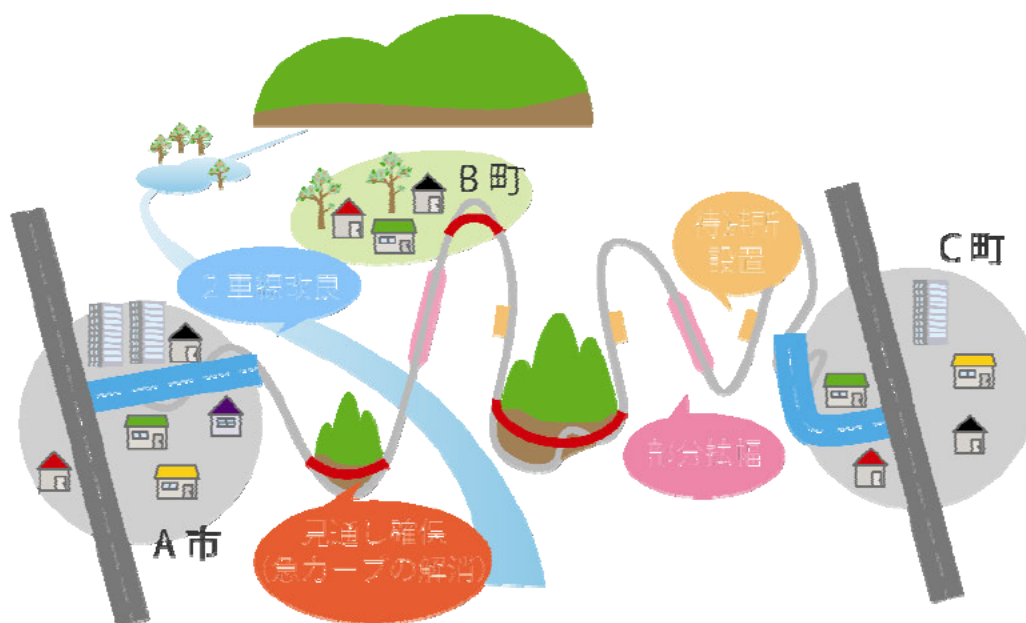
「柔軟な整備手法」の導入

道路の整備については、道路整備に関する事業予算の減少に伴い、従来の新設や拡幅のみでの対応では、完成時期の大幅な遅れが生じ県民のニーズへの的確な対応が出来なくなることから、各路線に求められる役割や機能に応じ、新設・拡幅などの抜本改良に加え、待避所の設置や道路空間を有効に活用した部分的な改良などの柔軟な整備手法を織り交ぜます。

〈待避所設置によるすれ違いが
困難な区間の解消事例〉



【柔軟な整備手法を織り交ぜた道路整備のイメージ】



2. 2 県管理道路の整備方針に基づく「道路事業計画」の策定・公表

(1) 「道路事業計画」の目的

県管理道路の整備方針に基づき、各地域における今後の県管理道路の整備の方向を具体化するため「道路事業計画」を策定・公表します。

公共事業予算の削減や個別補助金の一括交付金化、直轄国道の県への移管の議論など、道路をとりまく情勢は不透明です。

また、効果的で効率的な道路整備を進め、道路整備に対する県民の理解を深めていくためには、より透明性を確保することが重要です。

このため、「道路事業計画」として、県民のニーズや社会情勢を的確に反映するため、3年間の事業計画を策定し、毎年度、更新し公表します。

(2) 「道路事業計画」の内容

「道路事業計画」では、県管理道路における、道路改良事業（車道の拡幅を伴う道路改良事業）の現状や見込みについて、『事業実施箇所』、『事業実施検討箇所』として整理し、公表します。

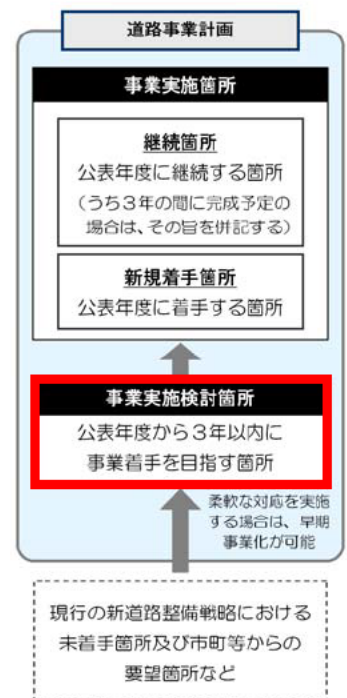
① 「事業実施検討箇所」

「事業実施検討箇所」は、

1. 事業規模や道路事業予算等を勘案し、概ね3年以内に事業着手を目指す箇所
2. 整備の目的や整備概要等について、地元市町や地域の代表者等の概ねの理解を得ている箇所

などの事業熟度に達した箇所です。

※ 事業実施（事業着手）とは、主に工事や用地買収の実施を言います。



② 「事業実施箇所」

「事業実施箇所」は、

1. 事業着手の準備が整い、予算面も含め工事や用地買収を進める段階に達した箇所
2. 事業着手に向け、整備の目的や整備概要等について、地元等の十分な理解や協力が得られる箇所

などの事業熟度に達した箇所です。

このうち、前年度に引き続き事業を実施する箇所を「継続箇所」、公表年度に新たに事業着手する箇所を「新規着手箇所」としています。

また、事業実施箇所の当面（3年の間）における完成供用や、一定規模（概ね500m）以上の供用予定についても、あわせて公表します。

