

三重県 新広域道路交通計画

令和3年3月

■ 背景

- 高規格幹線道路や直轄国道などの広域道路ネットワークは、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、主要な都市間交通はもとより、空港・港湾等の拠点へアクセスする交通を支えるなど、総合交通体系の基盤となっている。
- 今日では、急速な人口減少が進展する一方、激甚化・頻発化する災害やインフラの老朽化等の喫緊の課題への対応も踏まえ、生産性や国際競争力を高めつつ、持続可能な社会を構築するため、主要な地域や都市などの拠点を「コンパクト・プラス・ネットワーク」で結ぶとともに、平常時・災害時を問わず、主要な拠点間の広域的な交通を安定的に支えることが重要となっている。
- 一方、三重県内の広域道路ネットワークにおいては、渋滞の発生、災害時のリダンダンシー、拠点へのアクセス性などの様々な課題を抱えている。

■ 本計画の性格

- 本計画は、概ね20～30年間の中長期的な視点で、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定する。

■ 本計画の構成

三重県 新広域道路交通計画

- 各種関連計画や道路整備状況、隣接各県の道路計画等を踏まえて以下の3計画を策定

広域道路ネットワーク計画

- 高規格幹線道路やこれを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を実施
- 平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定

交通・防災拠点計画

- 主要鉄道駅等の交通拠点について、モータルコネクの強化策に関わる計画を策定
- 「道の駅」の防災機能の強化策に関わる計画を策定

ICT交通マネジメント計画

- ICTや自動運転等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定

1. 広域道路ネットワーク計画

1-1. 広域道路ネットワーク計画の概要

■ 基本方針

- 現状の課題への対応や従来の需要追従型の視点に基づく取組のみならず、県内外における円滑な都市間移動の実現による多様な交流・連携や経済活動の活性化に向けて、高規格幹線道路やこれを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行い、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する。

広域道路ネットワークに関する基本方針

1. 県民の日常生活を支える渋滞緩和のための道路ネットワークの強化
2. 県内外との交流・連携を支える都市間ネットワークの強化
3. 産業集積地域における経済活動を支える物流ネットワークの強化
4. 観光周遊や観光誘客のための主要な観光地を連絡するネットワークの強化
5. 県民の皆さんの安全・安心のためのネットワークの強化

交通・防災拠点に関する基本方針

6. 広域交通結節点の機能強化
7. リニア中央新幹線県内中間駅へのアクセス強化
8. 安心・安全を高めるための防災拠点の機能強化

ICT交通マネジメントに関する基本方針

9. 次世代を見据えた交通基盤の整備

1-2. 広域道路ネットワーク計画 階層と要件

■ 高規格道路

- ・ 人流・物流の円滑化や活性化によって経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像(概ね20~30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。
- ・ 原則として以下のいずれかに該当する道路。
 - ①ブロック都市圏※1間を連絡する道路
 - ②ブロック都市圏内の拠点連絡※2や中心都市※3を環状に連絡する道路
 - ③上記道路と重要な空港・港湾※4を連絡する道路

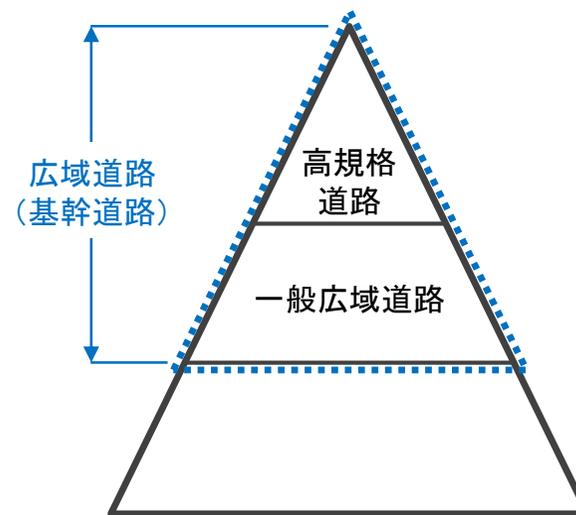
■ 一般広域道路

- ・ 広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。
- ・ 原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。
 - ①広域交通の拠点となる都市※5を効率的かつ効果的に連絡する道路
 - ②高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※6を連絡する道路

■ 構想路線

- ・ 高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路については、例えば、構想路線として整理した上で、必要な検討を進めるなど、地域の実情に応じた検討を行う。

<広域道路ネットワーク計画における階層>



- ※1 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等
- ※2 都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む
- ※3 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- ※4 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾
- ※5 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市
上記圏域内のその他周辺都市(2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上)
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する
- ※6 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

1-3. 広域道路ネットワークの強化の方向性（基本戦略）

- 現状の交通課題の解消を図る観点と新たな国土形成の観点の「両輪」を見据えて、次の基本戦略に沿って、概ね20～30年間の中長期的な視点で広域道路ネットワークの効率的な強化を図る。

基本戦略1 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

- ・人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市※1や連携中枢都市圏※2、定住自立圏※3等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

基本戦略2 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

- ・三大都市圏※4やブロック都市圏※5内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

基本戦略3 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

- ・空港・港湾等※6の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

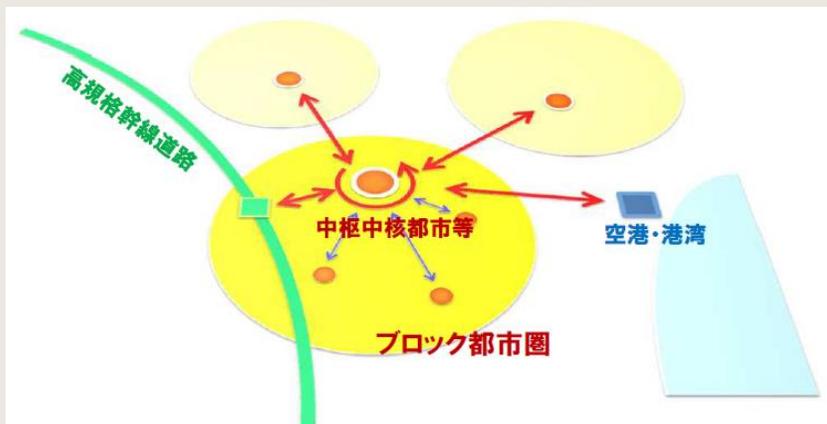
基本戦略4 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

- ・広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

基本戦略5 国土の更なる有効活用や適正な管理

- ・広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

<今後の広域道路ネットワークのあり方>

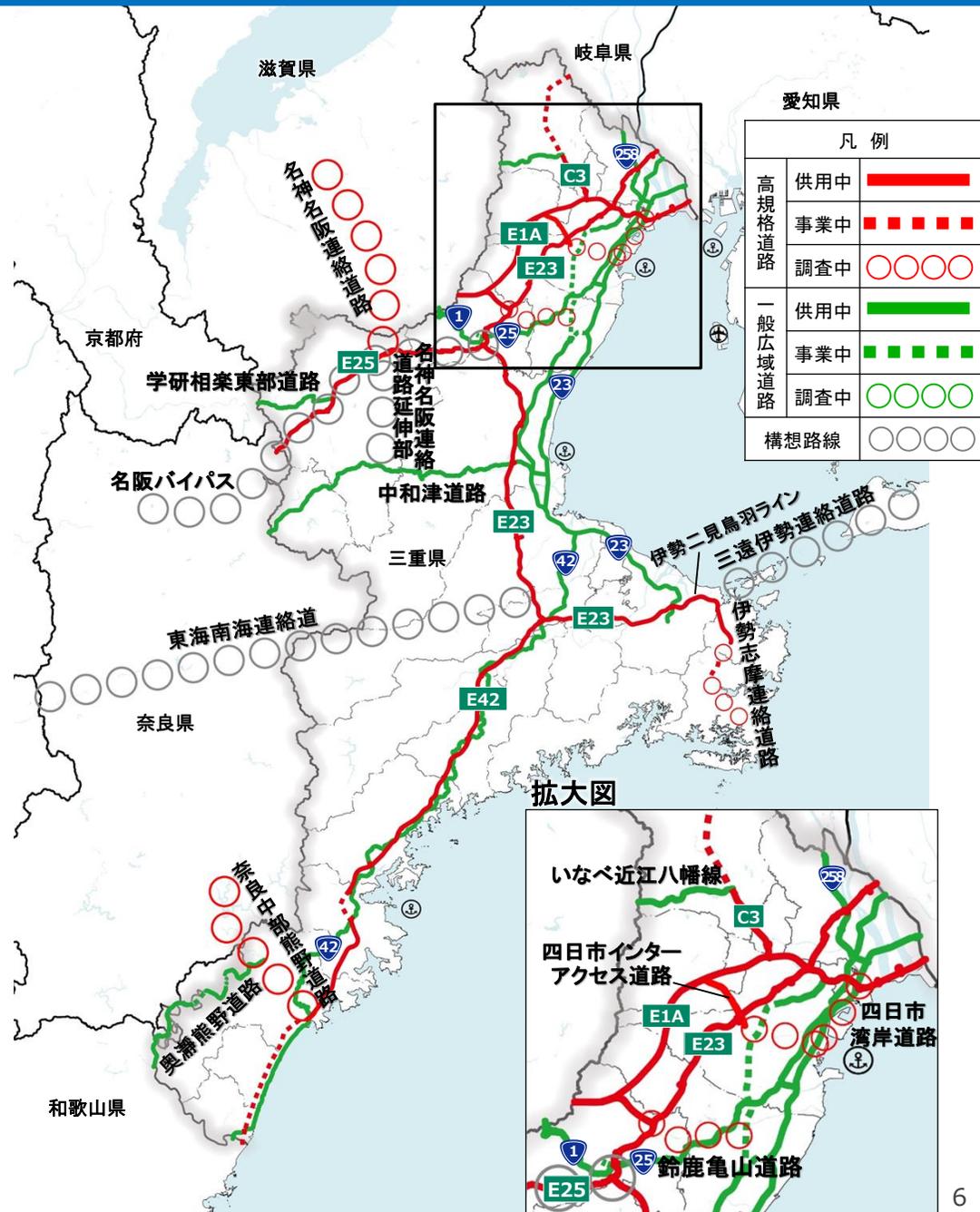


- ※1 中枢中核都市
政令指定都市、県庁所在地、中核市など（東京圏を除く）
- ※2 連携中枢都市圏
地方圏において、昼夜間人口比率概ね1以上の指定都市・中核市と一体で形成する都市圏（三大都市圏を除く）
- ※3 定住自立圏
人口5万人程度以上で昼夜間人口比率1以上の中心市と連携して形成する生活圏（三大都市圏を除く）
- ※4 三大都市圏
圏央道内、東海環状内、関西大環状内の地域
- ※5 ブロック都市圏
中枢中核都市、連携中枢都市圏
- ※6 空港・港湾等
拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市等の代表駅、コンテナ取扱駅

1-4. 広域道路ネットワーク計画

分類	路線名	基本戦略				
		1	2	3	4	5
高規格道路	四日市インターアクセス道路		●	●	●	
	鈴鹿亀山道路	●		●	●	
	名神名阪連絡道路	●			●	●
	伊勢志摩連絡道路	●			●	
	四日市湾岸道路			●	●	
	奈良中部熊野道路				●	
	伊勢二見鳥羽ライン	●			●	
一般広域道路	いなべ近江八幡線	●				
	学研相楽東部道路	●				
	中和津道路	●				
	奥瀬熊野道路				●	
構想路線	三遠伊勢連絡道路	●				
	東海南海連絡道	●			●	
	名阪バイパス		●		●	
	名神名阪連絡道路延伸部	●			●	●

※高規格幹線道路、直轄国道については記載省略



■ 基本戦略1：中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

- 県内の主要都市は広く分散しており、県内はもとより、県外とも交流・連携を進めるためには、都市間ネットワークの形成が必要となる。また、地域の活性化を目指す上で、地域間の人やモノの流れが地域に活力をもたらすことから、広域的な連携により創り出す都市圏・地方圏の形成が必要となる。
- そこで、経済圏や生活圏としての関係性や都市機能を考慮して、広域交通の拠点となる都市やこのような都市を核としたブロック都市圏同士を道路ネットワークで連絡するほか、高規格幹線道路やこれと一体となって機能する広域道路ネットワークの整備を行い、ブロック都市圏同士はもとより、より広域的な視野で隣接する他の地方ブロックの都市間との交流・連携の促進を図る。

<該当する広域道路ネットワーク>

- | | |
|--------|--|
| 高規格道路 | <ul style="list-style-type: none">・ 鈴鹿亀山道路・ 名神名阪連絡道路・ 伊勢志摩連絡道路・ 伊勢二見鳥羽ライン |
| 一般広域道路 | <ul style="list-style-type: none">・ いなべ近江八幡線・ 学研相楽東部道路・ 中和津道路 |
| 構想路線 | <ul style="list-style-type: none">・ 三遠伊勢連絡道路・ 東海南海連絡道・ 名神名阪連絡道路延伸部 |

■ 基本戦略2：我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力向上

- ブロック都市圏の中心となる都市やブロック都市圏を形成する都市同士の連絡を強化し、都市圏としてのまとまりを強固なものとし、広域的な交流・連携が活発な魅力あるブロック都市圏を形成する。
- また、高速道路 I C と都市圏内の主要拠点との連絡性の強化や、環状連絡機能を強化し、都市中心部への通過交通を迂回させ渋滞解消を図ることにより都市の魅力向上を図る。

<当する広域道路ネットワーク>

- | | |
|-------|---|
| 高規格道路 | <ul style="list-style-type: none">・ 四日市インターアクセス道路 |
| 構想路線 | <ul style="list-style-type: none">・ 名阪バイパス |

■ 基本戦略3：空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

- 国際競争力強化を支える国際拠点港湾や重要港湾においては、就航船舶大型化への対応や、40ft背高コンテナの急伸などコンテナ自体の大型化傾向、港湾周辺の大車交通量の増大等に対応した、他の交通モードを含む物流全体の大きな流れを踏まえた国際物流環境が求められている。
- このため、港湾などの物流拠点に接続する道路ネットワークは、社会経済の発展を支えるとともに、更なる成長を遂げるために欠かすことができないインフラ基盤となるため、その強化、拡充を図る。

<該当する広域道路ネットワーク>

- | | |
|-------|--|
| 高規格道路 | <ul style="list-style-type: none">・ 四日市インターアクセス道路・ 鈴鹿亀山道路・ 四日市湾岸道路 |
|-------|--|

■ 基本戦略4：災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

- 災害等による広域交通の寸断にともない、地域間の物資輸送、人流の寸断が長期化することで、社会経済活動に与える被害（経済停滞等）が空間的にも波及することになる。迅速な人命救助を可能とする備えを進めることはもとより、災害に伴い社会経済活動が大きな停滞に陥ることを回避するために、経済の根幹をなす道路ネットワークの代替性を確保することで、社会経済活動の強靱性を高める必要がある。
- また、迅速な避難・救援・復旧活動につながるよう、災害時に到達不可能となる地域や拠点がなくし、被災する道路ではなく、救援する道路として、迂回時の連絡時間が大きく遅延しないような道路ネットワークの確保を図る。

<該当する広域道路ネットワーク>

- 高規格道路
 - ・ 四日市インターアクセス道路
 - ・ 鈴鹿亀山道路
 - ・ 名神名阪連絡道路
 - ・ 伊勢志摩連絡道路
 - ・ 四日市湾岸道路
 - ・ 奈良中部熊野道路
 - ・ 伊勢二見鳥羽ライン
- 一般広域道路
 - ・ 奥瀬熊野道路
- 構想路線
 - ・ 東海南海連絡道
 - ・ 名阪バイパス
 - ・ 名神名阪連絡道路延伸部

■ 基本戦略5：国土の更なる有効活用や適正な管理

- アジア諸国をはじめとする旺盛な経済成長活力（アジア・ユーラシアダイナミズム等）を取り込むため、日本海を挟んで至近に位置する対岸諸国（中国、韓国、北東アジアおよび東南アジア等）へのダイレクトアクセス等を検討する北陸圏とのつながりを強固なものとするため、南北軸の機能強化が必要となる。
- また、南海トラフ地震等の発生時には、太平洋側の交通インフラやゲートウェイは同時被災の可能性があり、速やかな代替補完ができない可能性が懸念される。そのため、日本海側の物流・人流拠点の利用を視野に、中部圏と北陸圏による実効力のあるバックアップ体制の推進に資する道路ネットワークの構築を図る。

<該当する広域道路ネットワーク>

- 高規格道路
 - ・ 名神名阪連絡道路
- 構想路線
 - ・ 名神名阪連絡道路延伸部

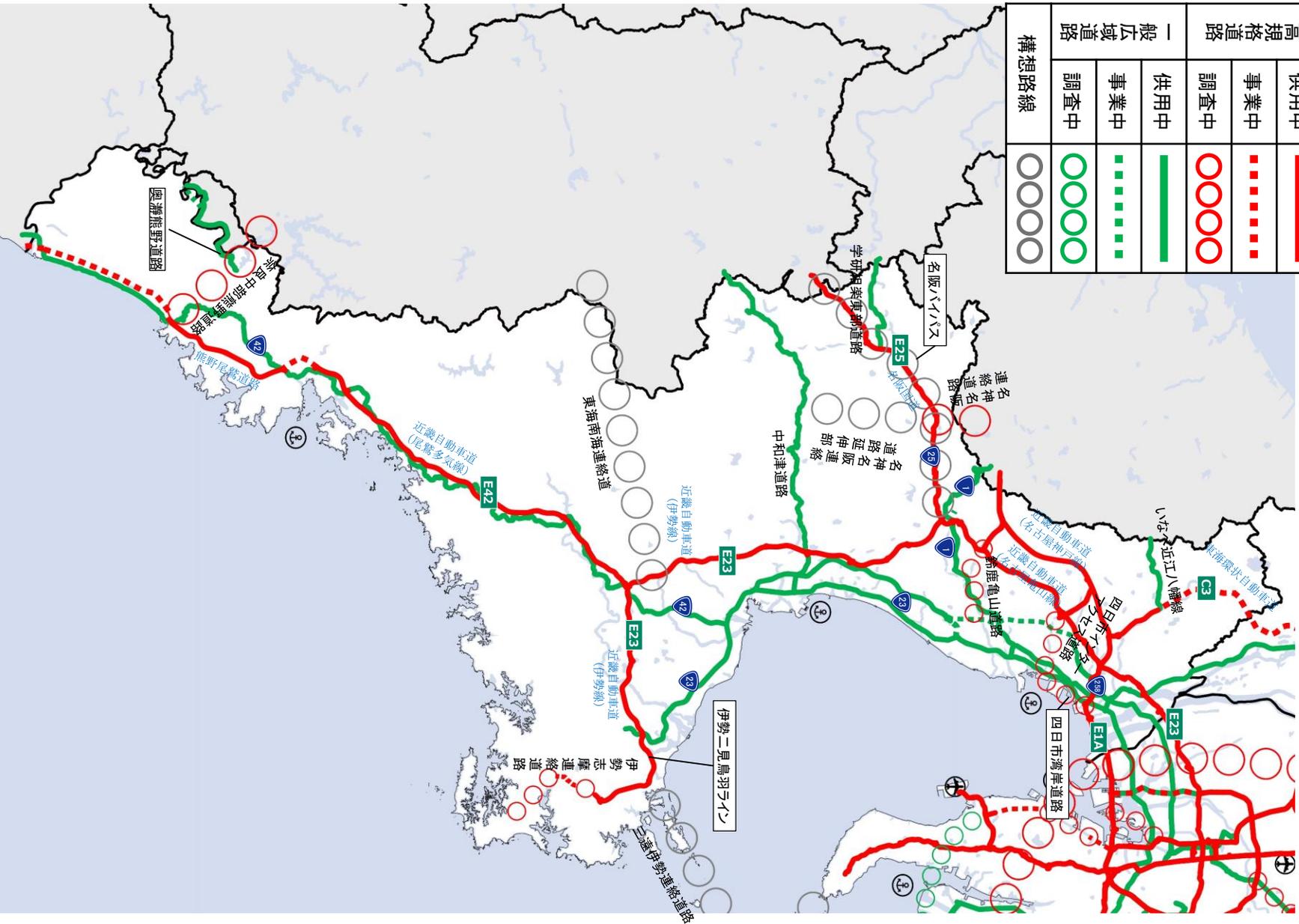
広域道路ネットワーク路線一覧表

路線名	分類	起点	終点	備考
四日市インターアクセス道路	高規格道路	四日市市	三重郡菰野町	
鈴鹿亀山道路	高規格道路	鈴鹿市	亀山市	
名神名阪連絡道路	高規格道路	伊賀市	伊賀市	三重県内の起点
伊勢志摩連絡道路	高規格道路	志摩市	伊勢市	
四日市湾岸道路	高規格道路	三重郡川越町	四日市市	
奈良中部熊野道路	高規格道路	熊野市	尾鷲市	三重県内の起点
伊勢二見鳥羽ライン	高規格道路	伊勢市	伊勢市	
いなべ近江八幡線	一般広域	いなべ市	いなべ市	三重県内の終点
学研相楽東部道路	一般広域	伊賀市	伊賀市	三重県内の起点
中和津道路	一般広域	名張市	津市	三重県内の起点
奥瀬熊野道路	一般広域	熊野市	熊野市	三重県内の終点
国道一号	一般広域	桑名市	亀山市	三重県内の起終点
国道二十三号	一般広域	桑名郡木曾岬町	伊勢市	三重県内の起点
国道二十五号	一般広域	四日市市	亀山市	三重県内の終点
国道四十二号	一般広域	伊勢市	南牟婁郡紀宝町	三重県内の起終点
国道二百五十八号	一般広域	桑名市	桑名市	三重県内の起点
三遠伊勢連絡道路	構想路線	鳥羽市	伊勢市	三重県内の起点
東海南海連絡道	構想路線	松阪市	松阪市	三重県内の起点
名阪バイパス	構想路線	亀山市	伊賀市	三重県内の終点
名神名阪連絡道路延伸部	構想路線	伊賀市	伊賀市	

※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない

■ 広域道路ネットワーク計画図

高規格道路	供用中	—
	事業中	⋯
一般広域道路	調査中	○ ○ ○ ○ ○
	供用中	—
構想路線	事業中	⋯
	調査中	○ ○ ○ ○ ○
		○ ○ ○ ○ ○



(注) 調査中については、概ねのルートを図示しているものではない。

2. 交通・防災拠点計画

2-1. 交通拠点計画の概要

■ 基本方針

- 南北に長い三重県土において、これを縦貫する高速道路ネットワークの整備が進んでおり、今後は、高速道路の有効活用とともに、鉄道や高速バス等の広域交通モードの接続を強化することによって、多核連携の地方創生を目指す。
- このため、地域の中心的な役割を担い、観光や防災等の広域的な公共交通の拠点となる主要駅等において、交通モード間の利便性・代替性を高めるための総合交通ターミナル整備や、高速道路とのアクセス改善等を推進する。

広域道路ネットワークに関する基本方針

1. 県民の日常生活を支える渋滞緩和のための道路ネットワークの強化
2. 県内外との交流・連携を支える都市間ネットワークの強化
3. 産業集積地域における経済活動を支える物流ネットワークの強化
4. 観光周遊や観光誘客のための主要な観光地を連絡するネットワークの強化
5. 県民の皆さんの安全・安心のためのネットワークの強化

交通・防災拠点に関する基本方針

6. 広域交通結節点の機能強化
7. リニア中央新幹線県内中間駅へのアクセス強化
8. 安心・安全を高めるための防災拠点の機能強化

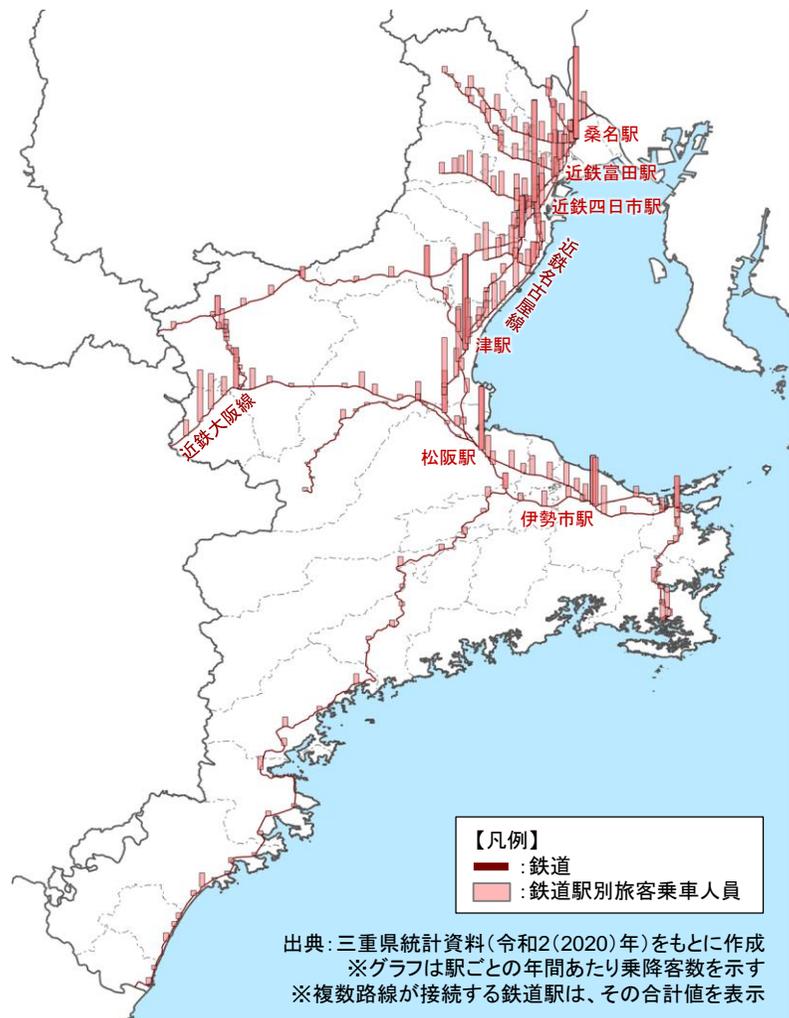
ICT交通マネジメントに関する基本方針

9. 次世代を見据えた交通基盤の整備

2-1-1. 現状と課題（1）主要鉄道駅周辺における各交通モードの接続状況

- 県内の主要な鉄道駅のうち、特に「近鉄四日市駅」、「津駅」は乗車人員や接続する鉄道・バス路線数が多く、県内屈指の交通結節点となっている。
- これら鉄道駅周辺では、各交通モードが混在し、利用者の安全性や利便性、快適性が損なわれている現状がみられるため、交通結節機能を高めることで、乗継利便性向上やさらには人とモノの流れや地域の活性化を促進することが課題となっている。

■ 鉄道駅別旅客乗車人員（H30(2018)年）



■ 主要鉄道駅における各交通モードの接続状況

	鉄道駅 乗車人員 1日平均 (人)	乗り入れ路線数			高速バスで 連絡可能な 県外市区町 村数
		鉄道	高速 バス	路線 バス	
桑名駅	19,634	4	2	9	15
近鉄四日市駅	24,236	4	12	18	27
津駅	21,282	3	3	17	8
松阪駅	9,356	3	4	11	11
伊勢市駅	5,537	2	4	13	9

出典：三重県統計資料（令和2(2020)年）、乗り換え情報サイトおよび高速・路線バス会社各社ホームページ（令和2(2020)年7月上旬時点）、各市の地域公共交通網形成計画をもとに作成

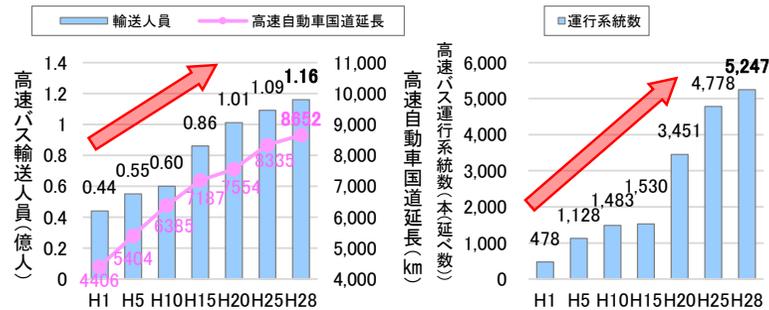
- ・「高速バスで連絡可能な県外市区町村数」は、乗降可能なバス停のある市区町村数。
- ・「高速バス」は、中部国際空港アクセスバスを含む。
- ・「鉄道駅乗車人員」は、平成30(2018)年度の値。乗り入れのある全路線の合計値。
- ・その他の数値は、令和2(2020)年7月上旬時点の情報をもとに集計。
- ・「近鉄四日市駅」は、乗り入れ鉄道路線数のみ、四日市あすなろ鉄道を含む。
- ・「桑名駅」は、乗り入れ鉄道路線数のみ、三岐鉄道北勢線（西桑名駅）を含む。

2-1-1. 現状と課題 (2) バスタプロジェクトの展開と道路空間へのニーズの変化

- 高速道路ネットワークの進展や高速バス需要の増加等を背景として、全国でバスタプロジェクトの展開が進められている。
- また、社会・経済情勢の変化に伴い、道路空間に対するニーズは多様化してきている。このため、特に商業施設が集積し、歩行者が多く集まる駅周辺においては、交通結節機能の強化にあわせて道路空間の更なる高度化や多様なニーズに対応した道路空間の再構築を進める必要がある。

■ 高速バスの利用動向

■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



出典：(公社)日本バス協会「2018年度版(平成30年度)日本のバス事業」

■ 災害時における高速バスの役割

■ 東日本大震災 [H23.3]

震災後の2カ月間で、首都圏ー東北地方間の31路線で30万人を輸送。運休していた東北新幹線の代替輸送機関として重要な役割を果たす。



出典：国土交通省自動車交通局「東日本大震災での旅客自動車輸送(バス等)分野の対応」

■ 広島豪雨災害 [H30.7]

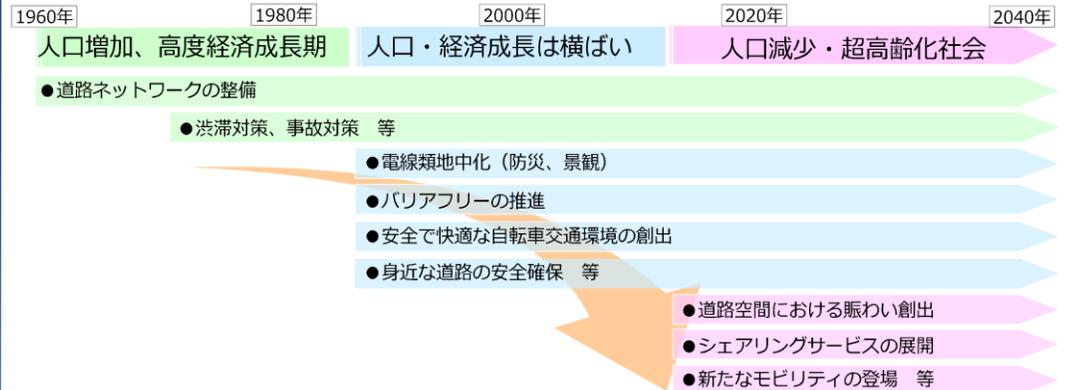
豪雨災害により、広島～呉間を結ぶ鉄道及び高速道路(広島呉道路)が被災し、都市間交通の移動が大幅に制限。

復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



<災害時BRTの運行>

■ 時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



ニーズの増大と多様化

出典：国土交通省「第1回「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会(令和2(2020)年5月21日)資料4」

2-1-1. 現状と課題 (3) スーパー・メガリージョンの形成

- リニア中央新幹線の開通によって、東京・名古屋・大阪間の時間距離が大幅に短縮され、全国50%以上の地域（人口・製造品出荷額）がリニア各駅から1時間で結ばれるなど、三大都市圏の成長力が全国に波及。
- リニア県内駅は三重県の新たな広域交通結節点となり、県外とのアクセス性が飛躍的に高まることが予想されることから、リニア県内駅と県内各地域間における移動の利便性向上を図る必要がある。

■ リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大



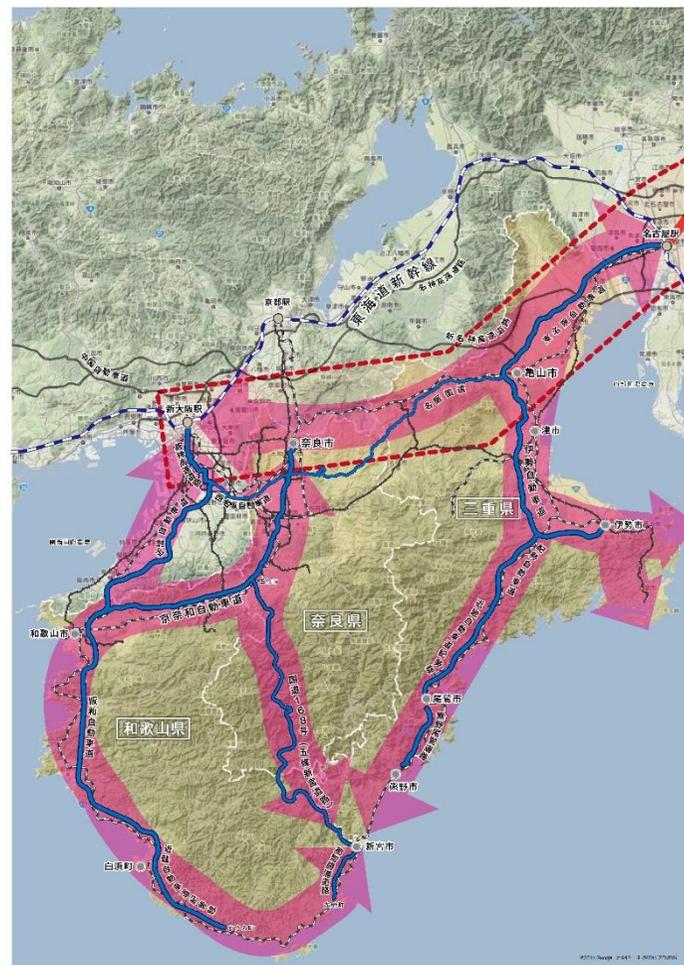
(出典)国土地理院「地理院地図(電子国土Web)」に加筆

■ リニア各駅から1時間(自動車・鉄道利用)で移動可能な範囲の人口と製造品出荷額

	1時間圏	全国
人口(万人)	7,445(59%)	12,709
製造品出荷額(兆円)	188(62%)	305

出典:国土交通省「人口減少にうちかつスーパーメガリージョンの形成に向けて(令和元年5月)」

■ リニア中央新幹線ルートと広域圏交通ネットワーク



出典:三重県総合交通ビジョン(平成27(2015)年3月)

2-1-2. 交通拠点計画

■ 取組内容

① 総合交通ターミナルの整備

鉄道と高速バスのクロスポイントを中心に、利便性の高い総合交通ターミナルの整備を推進する。高速バス路線が集中する「四日市」、「津」周辺より着手し、他の地域へと展開を図る。



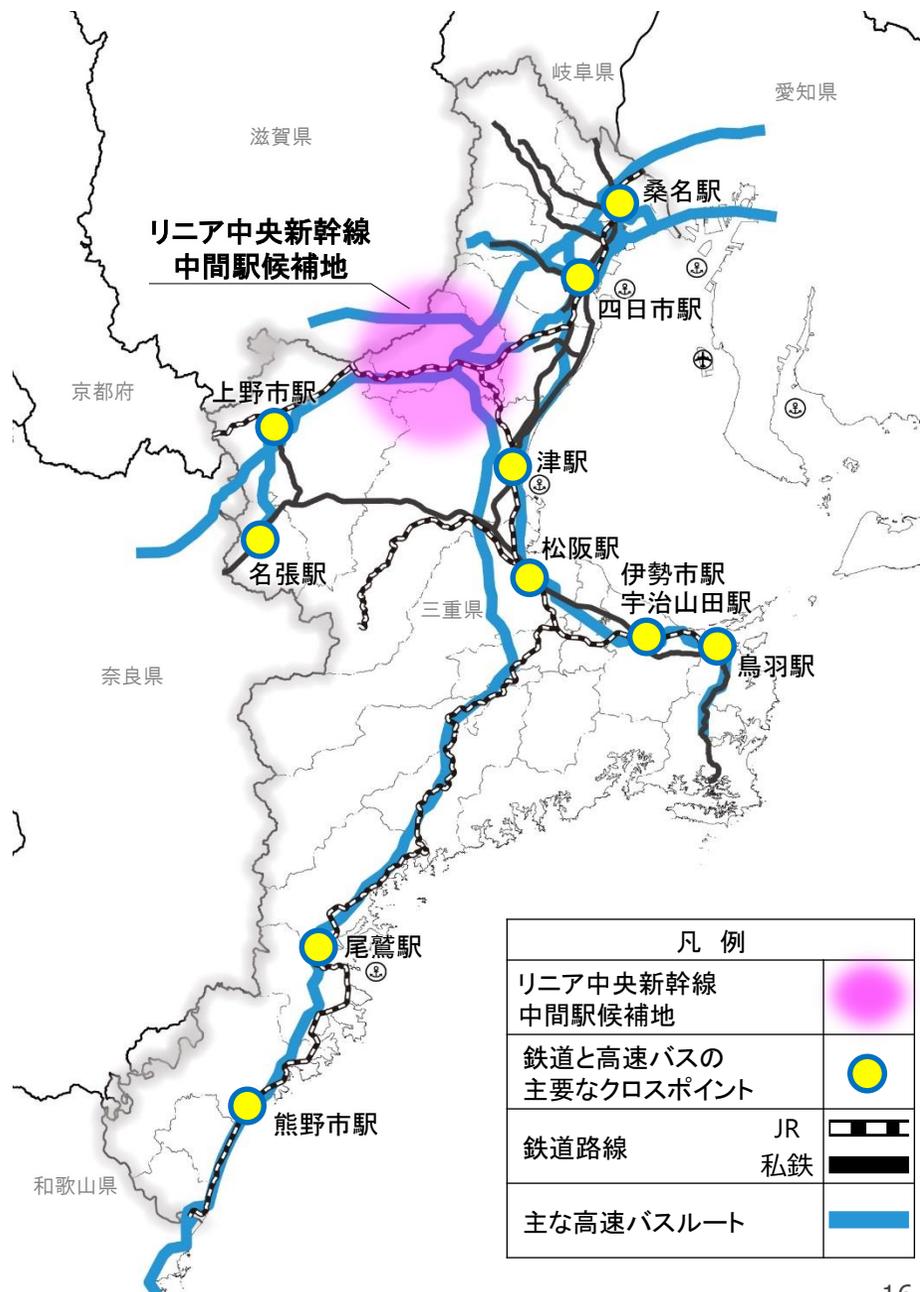
② リニア中央新幹線との連携

リニア中央新幹線の高速性を最大限に活かして得られる効果を広域的に波及させるため、「中間駅」周辺において、高速道路とのアクセス強化や、各地を結ぶ交通ネットワークの充実を図る。



③ 交通拠点周辺における空間の再生

交通拠点整備や駅前再開発事業等にあわせ、周辺の道路空間等を再編し、地域の活力を引き出す取組を官民連携で実施する。



2-1-2. (参考) 取組事例

■ 総合交通ターミナルの整備

計画名等	拠点名	現状と課題		強化策
近鉄四日市駅 駅前広場整備	近鉄 四日市駅	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号に近接し、鉄道やバスの乗降客が1日で6万人超の県内屈指の交通拠点 駅前広場や交通機能の分散、各交通モードの混在により利用者の安全性や利便性、快適性が低下 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境の創出 交通結節点の整備、機能強化の実現 	<ul style="list-style-type: none"> 「顔・賑わいづくり」・・・賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 ⇒待合・交流空間の確保、高架下通路の利用、歩行者動線の確保、駅周辺の案内表示の実施 「交通機能強化」・・・まちづくりと連動した交通機能の配置 ⇒バスターミナルの設置 「空間の魅力向上」・・・中央通りを活用した空間の魅力向上 ⇒並木空間・車道空間の確保
津駅周辺の 再編	JR・近鉄・ 伊勢鉄道 津駅	<ul style="list-style-type: none"> 社会、経済情勢の変化 自動車が主役であった道路空間の利活用へのニーズの変化 	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間の更なる高度化や多様なニーズに対応した道路空間の再構築 道路空間を活用した駅前空間の再編 	<ul style="list-style-type: none"> コンセプト：ひと・モノ・交通が行き交う未来型“港”となる駅前空間の創造 多様なニーズに対応した道路空間の再構築 リニア（県内駅）、津なぎさまち（津新港⇒中部国際空港）交通ターミナルの構築

2-2. 防災拠点計画の概要

■ 基本方針

- 三重県では、県内に18箇所（令和3年2月現在）の「道の駅」が設置。災害の頻発化・激甚化を踏まえ、物資輸送、避難、救助活動の重要な拠点となる「道の駅」について、他の防災拠点と連携するとともに、ソフト・ハード一体となった防災機能を強化する。

広域道路ネットワークに関する基本方針

1. 県民の日常生活を支える渋滞緩和のための道路ネットワークの強化
2. 県内外との交流・連携を支える都市間ネットワークの強化
3. 産業集積地域における経済活動を支える物流ネットワークの強化
4. 観光周遊や観光誘客のための主要な観光地を連絡するネットワークの強化
5. 県民の皆さんの安全・安心のためのネットワークの強化

交通・防災拠点に関する基本方針

6. 広域交通結節点の機能強化
7. リニア中央新幹線県内中間駅へのアクセス強化
8. **安心・安全を高めるための防災拠点の機能強化**

ICT交通マネジメントに関する基本方針

9. 次世代を見据えた交通基盤の整備

2-2-1. 現状と課題 (1) 広域防災拠点の整備状況と役割・機能

○ 平成8(1996)年度に策定された「三重県広域防災拠点施設基本構想」に基づき、広域防災拠点の整備が順次進められ、平成29(2017)年度に北勢拠点が整備されたことで、県内5地域6箇所の整備が完了した。

■ 三重県広域防災拠点位置図



■ 広域防災拠点の役割・機能

防災拠点名	カバーエリア	完成年度	役割と機能
北勢拠点 (メイン拠点)	桑名市、四日市市、いなべ市、木曽岬町、朝日町、川越町、東員町、菰野町	H29(2017)	<ul style="list-style-type: none"> 全国からの救援物資の受入と集配、各拠点への輸送及び調整 応援部隊の受入と情報提供及び活動調整や活動の支援 北勢地域における傷病者等の医療搬送の支援
伊賀拠点 (サブ拠点)	伊賀市、名張市	H24(2012)	<ul style="list-style-type: none"> 主に西日本方面からの救援物資の受入と集配、各拠点への輸送 応援部隊の受入と情報提供及び活動の支援
中勢拠点	鈴鹿市、亀山市、津市	H13(2001)	<ul style="list-style-type: none"> 北勢及び伊賀拠点で受け入れた救援物資の集配や余剰分の一時保管等をサポート 北勢拠点を全県対応に特化させるために、北勢地域の支援を代替
伊勢志摩拠点	松阪市、伊勢市、鳥羽市、志摩市、明和町、多気町、大台町、玉城町、度会町、大紀町、南伊勢町、	H21(2009)	<ul style="list-style-type: none"> 県外及び北勢拠点等からの救援物資の受入や集配、東紀州拠点への救援物資等の搬送支援 SCU※と一体となって医療搬送を支援
東紀州拠点 (紀北拠点)	尾鷲市、紀北町	H18(2006)	<ul style="list-style-type: none"> 東紀州地域における傷病者等の医療搬送を支援
東紀州拠点 (紀南拠点)	熊野市、御浜町、紀宝町	H19(2007)	<ul style="list-style-type: none"> 紀北・紀南拠点が相互に連携して地域を支援

出典：三重県「三重県広域防災拠点施設等基本構想(改訂版)」をもとに作成
※SCU：拠点内に患者を一時収容する広域搬送拠点臨時医療施設

2-2-1. 現状と課題（2）道の駅の防災機能強化の必要性

- 「道の駅」は、新潟県中越地震、東日本大震災を始めとした大規模災害時の避難場所や支援拠点として活躍した。
- 近年では全国の道の駅において、非常用電源や貯水槽など災害時に必要な設備を整備する取組が推進されている。
- このような背景のなか国土交通省は、災害時に広域的な復旧・復興活動の拠点となる「道の駅」の機能強化を支援することとしている。

■ 災害発生時の道の駅の活躍

H16(2004).10 新潟県中越地震

- ・ 道の駅が、被災者の避難場所のほか、道路情報や被災情報等の発信拠点として活躍

H19(2007).3 社会資本整備審議会道路分科会第23回基本政策部会

- ・ 道の駅の防災拠点化についての方針が策定

H23(2011).3 東日本大震災

- ・ 道の駅が、緊急避難者の受入場所のほか、被災地救援や復興のための様々な支援の拠点として活躍

H24(2012).8 第3次社会資本整備重点計画

- ・ 「道の駅・・・(略)・・・を避難や救援活動の拠点として計画的、積極的に活用するための取組を進める。」

H25(2013).12 国土強靱化政策大綱

- ・ 「道の駅の防災拠点化や、改正道路法に基づく協議会を活用した緊急輸送道路の再構築と広域啓開体制の構築・強化等を推進する。」

国土強靱化アクションプラン

- ・ 「地域防災計画等に基づき、地方公共団体と役割分担を図りながら、道の駅の防災設備、海拔表示シートの整備、道路施設への防災機能の付加（避難路、避難階段）、道路啓開計画の実効性向上の取組を推進する。」

H28(2016).4 熊本地震

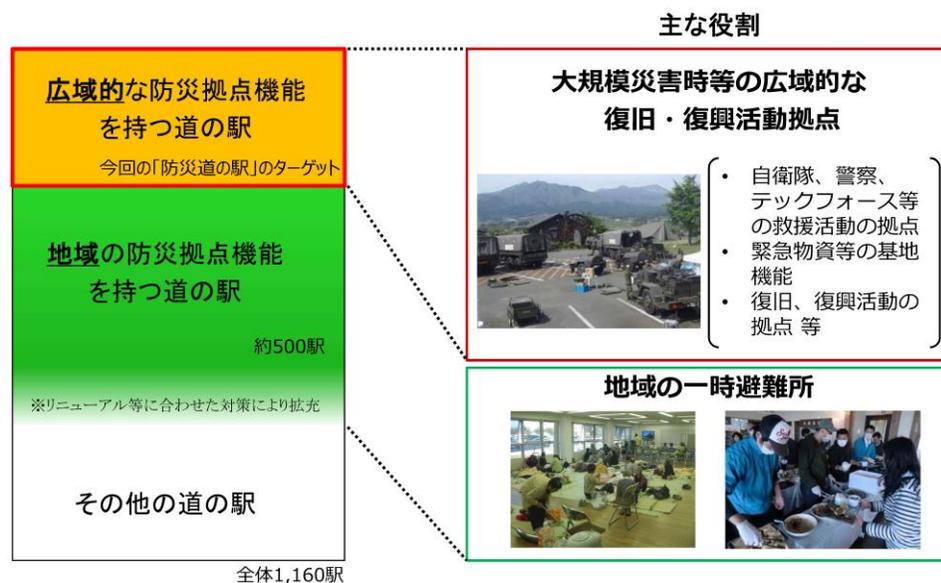
- ・ 道の駅が、避難者の受入場所のほか、被災地救援や復興のための様々な支援の拠点として活躍

H29(2017).7 九州北部豪雨

- ・ 道の駅が、被災地救援やボランティアの宿营地等の復興支援拠点として活躍

出典：総務省九州管区行政評価局「九州における『道の駅』に関する調査」(平成30(2018)年3月27日) 報道資料をもとに作成

■ 「防災道の駅」のイメージ（案）



出典：国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会第1回資料(令和2(2020)年2月14日)

2-2-2. 防災拠点計画

■ 取組内容

- 三重県広域受援計画または市町の地域防災計画に位置付けのある「道の駅 関宿」「道の駅 津かわげ」「道の駅 美杉」「道の駅 奥伊勢おおだい」「道の駅 伊勢志摩」「道の駅 紀伊長島マンボウ」「道の駅 海山」「道の駅 紀宝町ウミガメ公園」の計8駅
- 重要物流道路・第1次緊急輸送道路である国道25号（名阪国道）に接続する「道の駅 いが」1駅
- 以上の「道の駅」9駅について、「広域的な防災拠点機能を持つ道の駅」または「地域の防災拠点機能を持つ道の駅」としての機能強化を目指す。

① 広域的な防災拠点機能を持つ「道の駅」

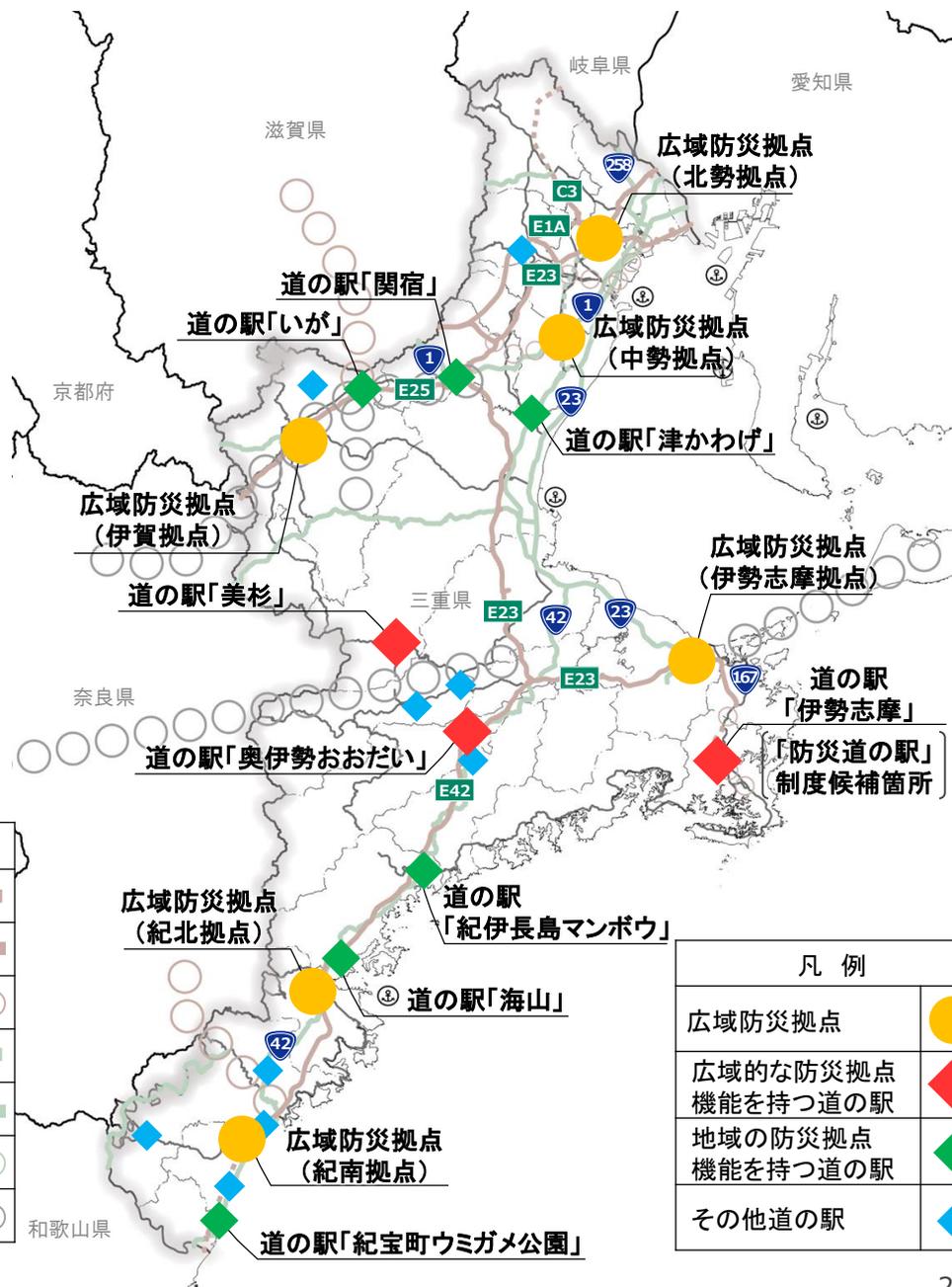
地域住民だけではなく、広く道路利用者、外国人観光客等への安全・安心な場の提供や、広域的な救助活動、物資輸送等の拠点となる「道の駅」について、他の防災拠点との連携や、「防災道の駅」制度を活用しつつ、ヘリポート、無停電化など広域防災機能を強化する。

② 地域の防災拠点機能を持つ「道の駅」

地域の防災計画等に基づき、地域住民の避難など災害時に求められる機能を強化するとともに、BCPの策定など、地域の復旧・復興の拠点としての機能を確保する。

※なお、「道の駅」は災害時に道路利用者の一時避難所等として利用されることから、その他の道の駅も含め、災害時に求められる機能に応じた施設・体制整備を検討する。

凡例		
高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
構想路線		



凡例	
広域防災拠点	
広域的な防災拠点機能を持つ道の駅	
地域の防災拠点機能を持つ道の駅	
その他道の駅	

2-2-2. 防災拠点計画一覧表

防災拠点名	所在地	現 状			備考	
		三重県広域 受援計画	市町の地域 防災計画	接続する道路		
広域的な防災拠点機能を持つ道の駅						
道の駅 伊勢志摩	志摩市	○		国道167号	・代替補完路 ・第1次緊急輸送道路	「防災道の駅」制度の候補箇所
道の駅 奥伊勢おおだい	大台町	○		国道42号	・重要物流道路 ・第1次緊急輸送道路	
道の駅 美杉	津市	○		国道368号	第2次緊急輸送道路	
地域の防災拠点機能を持つ道の駅						
道の駅 津かわげ	津市		○	国道23号 (中勢B P)	・重要物流道路 ・第3次緊急輸送道路	
道の駅 関宿	亀山市		○	国道1号	・重要物流道路 ・第1次緊急輸送道路	
道の駅 いが	伊賀市			国道25号 (名阪国道)	・重要物流道路 ・第1次緊急輸送道路	
道の駅 紀伊長島マンボウ	紀北町		○	国道42号	・重要物流道路 ・第1次緊急輸送道路	
道の駅 海山	紀北町		○	国道42号	・重要物流道路 ・第1次緊急輸送道路	
道の駅 紀宝町 ウミガメ公園	紀宝町		○	国道42号	・重要物流道路 ・第1次緊急輸送道路	

3. ICT交通マネジメント計画

3-1. ICT交通マネジメント計画の概要

■ 基本方針

- 三重県は県内に多くの観光地を有し、自動車保有率も非常に高いなど、地域経済を支えていくためには、平常時・災害時を含めて、道路交通の機能を確保することが重要である。また、新型コロナウイルス感染症への対応も踏まえ、自動車だけではなく、歩行者等も含めた交通を動的にマネジメントすることが重要となっている。
- このため、リアルタイムにビッグデータの収集が可能なICTの活用や、今後の普及が見込まれる新たなモビリティへの道路インフラ側からの支援など、道路のデジタル化を推進する。

広域道路ネットワークに関する基本方針

1. 県民の日常生活を支える渋滞緩和のための道路ネットワークの強化
2. 県内外との交流・連携を支える都市間ネットワークの強化
3. 産業集積地域における経済活動を支える物流ネットワークの強化
4. 観光周遊や観光誘客のための主要な観光地を連絡するネットワークの強化
5. 県民の皆さんの安全・安心のためのネットワークの強化

交通・防災拠点に関する基本方針

6. 広域交通結節点の機能強化
7. リニア中央新幹線県内中間駅へのアクセス強化
8. 安心・安全を高めるための防災拠点の機能強化

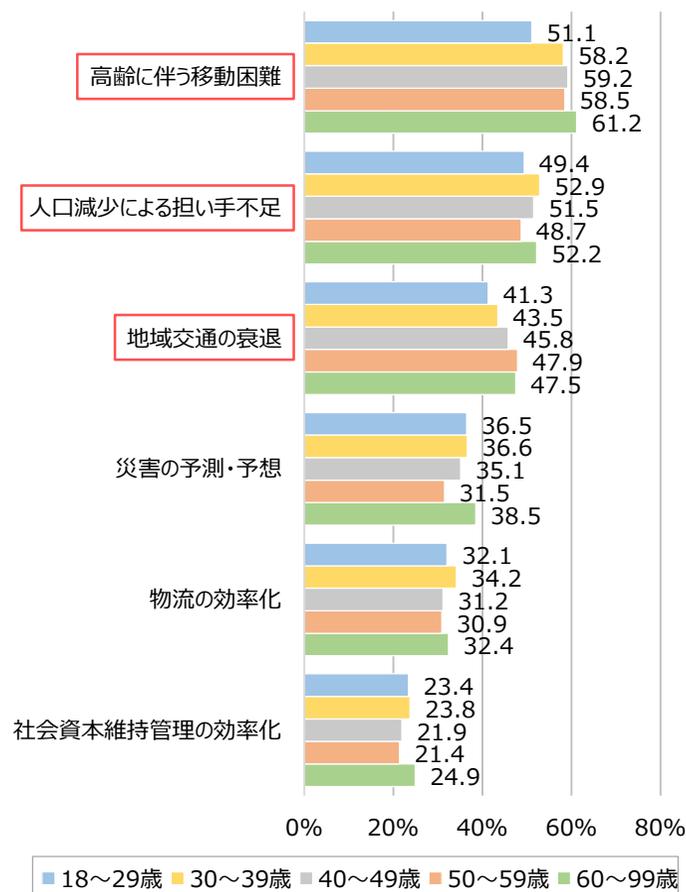
ICT交通マネジメントに関する基本方針

9. 次世代を見据えた交通基盤の整備

3-2. 現状と課題：技術革新への期待

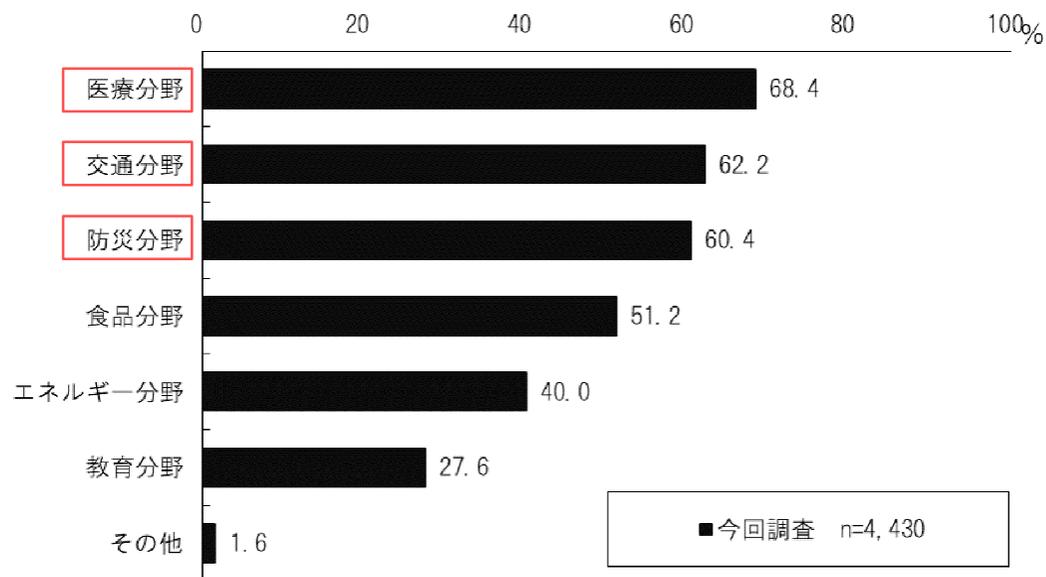
- 国民が技術の進歩により解決を強く期待する課題は、「高齢に伴う移動困難」「担い手不足」「地域交通の衰退」。
- 県民がSociety5.0の実現に強く期待する分野は、「医療」「交通」「防災」。
- 移動困難や地域交通の衰退など、移動を支える技術への期待が強く、自動運転や空飛ぶクルマなどを実現していくことが求められている。

■ 技術の進歩により解決を期待する課題



出典：国土交通省「令和2年版国土交通白書」

■ 県民がSociety5.0の実現に期待する分野



出典：三重県戦略企画部「第9回 みえ県民意識調査 報告書(令和2(2020)年5月)」

■ 取組内容

① AIカメラによる交通モニタリング

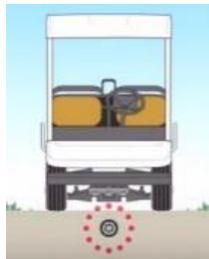
画像解析により自動車、歩行者等のデータ収集や異常検知が可能なAIカメラについて、国の高速道路や直轄国道への配備と連携しつつ、県が管理する道路にも配備し、ETC2.0データ等も活用しながら、利用者への提供も含めた高度な道路交通管理を推進する。

(R2.9～「道路のAI活用検討会」(国,NEXCO,県)を設置)



② モビリティサービスへのインフラ支援

MaaSや新たなモビリティサービスについて、収集した道路交通データの提供や、交通・防災拠点の整備、道路空間の再編等により、サービスの導入が促進する環境を創出する。



③ 路上デジタルサイネージの活用

コロナ禍における車道の道路情報板の活用を踏まえ、歩道上においても、防災、観光等の情報を提供するためのデジタルサイネージを官民連携で導入する。

■ 取組事例

AIカメラによる交通モニタリング

AIを活用して安全・安心で円滑な移動の実現と道路維持管理の高度化、効率化を!

・交通量・渋滞・事故等の現場状況
・異常気象時の道路冠水・雪等による車両停滞状況
・区画線や路面性状の状況など
シームレスに把握できない



平時でも災害時でもコロナ禍でも!
AIによる画像解析で交通状況(車・自転車・歩行者)や路面状況などのモニタリングが可能に!

・迅速で効果的な交通状況の情報提供
・適切で効果的なメンテナンス

まず、今後起こりうる感染症対策に活用!

感染症対策

AIカメラによる画像解析

道路交通のピーク情報、トレンド情報の把握が常時可能に!

データを蓄積 → トレンドを予測

ピーク時間、時期などを避けた利用の呼びかけ、感染症対策(行動自粛)の効果計測などに活用

さらに、維持管理の高度化、効率化にも活用可能!

交通状況

平常時: 渋滞、事故等の対策、新規道路計画、整備効果把握、道路空間再編への活用等

災害時: 異常気象時の道路冠水、事故、雪等による車両停滞状況の自動検知等

道路メンテナンス

区画線: 剥離や視認性の計測による引き直し時期の判断等

路面性状: ひび割れやわだち掘れ量の計測による舗装の打ち替えの判断

観光地や主要駅周辺の県管理道路にAIカメラを10機配備!

空飛ぶクルマによる新たなサービスの創出

2020年3月に「空飛ぶクルマ三重県版ロードマップ」を策定。三重県では、下図の3つをテーマの柱として「空飛ぶクルマ」の活用を図る。

1	2	3
観光産業での新たな価値の創出	離島・過疎地域など生活不便地の利便性向上	災害時の緊急支援 / 産業の効率化

3-3. (参考) 取組事例 <1/2>

計画名等	対象地域	現状と課題	施策の内容	推進体制等
MaaSの推進	三重県内	<ul style="list-style-type: none"> 車を持たない高齢者等の移動手段確保が必要 交通不便地域での移動手段確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の多様なニーズや地域の実情に応じた新たな移動手段の確保に向け、MaaSの導入に関係機関と連携して取り組む 	三重県、三重県内市町、交通事業者等
菰野町MaaS「おでかけこもの」	菰野町	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 町内を運行する全公共交通機関をカバーする検索・予約システムの構築 オンデマンド乗合交通のAI予約・配車システムの導入 	菰野町地域公共交通会議
志摩MaaS	志摩市	<ul style="list-style-type: none"> 同上 観光客の駅からの二次交通確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> MaaS環境およびアプリの構築 新型輸送サービス（オンデマンド交通）の実証実験 	志摩市、事業者、三重県、有識者等
「空飛ぶクルマ」による新たなサービス創出	三重県内	<ul style="list-style-type: none"> 三重県は日本の縮図（幅広い産業、過疎地、きれいな海と川、根付く文化） 交通（赤字路線や交通不便地における代替手段、離島対策、物流の働き方の改善・低コスト化）、観光（景勝地における新たな観光資源化）、防災（救助、物資等の輸送）、生活（高齢者等の移動手段確保、買い物弱者支援）等の様々な地域課題 	<ul style="list-style-type: none"> 空飛ぶクルマの実証フィールドの提供や事業環境の整備を通じて、地方発の新しいビジネスの創出や、移動革命による社会構造の再構築により、豊かな近未来社会の創造に取り組む 2020年3月には、「空飛ぶクルマ三重県版ロードマップ」を策定。 また、令和元年度には、社会受容性向上に向けた取り組み（意見交換会やシンポジウムの開催）や実用化及び導入に向けての調査を実施。 	三重県 ※三重県と「福島ロボットテストフィールド」を擁する福島県とで「空の移動革命」の実現に向けて、自治体間の連携としては全国で初となる相互連携に関する協力協定を締結。
「みえモデル」の展開	三重県内	<ul style="list-style-type: none"> コロナがもたらした社会の変化 県民の命と健康を守りつつ、暮らしと経済を再生し、活性化していくための「みえモデル」の提示 第3ステージ（新たな日常の創造と未来への進化）における地域交通の維持 	<ul style="list-style-type: none"> 道路インフラ側から自動運転を支援する手法等について、県管理道路への導入を検討 道路の利用状況等を迅速に収集把握するためAIカメラ等を設置 道路施設等の状況を遠隔で把握し、迅速に適切な管理を行うことができるよう、スマートフォン等を活用したシステム等を構築 	三重県
AIを活用した道路、公園のモニタリング事業（仮称）	三重県内	<ul style="list-style-type: none"> 感染症や災害の発生時においても、的確に情報発信等ができるよう、道路、公園等の利用状況等を迅速に収集把握する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 道路、公園等の利用状況等を迅速に収集把握するためのAIカメラ等を設置 	三重県

3-3. (参考) 取組事例 <2/2>

計画名等	対象地域	現状と課題	施策の内容	推進体制等
三重県高齢者等の移動手段の確保に向けた地域モデル事業	三重県内	<p><郊外型団地など都市部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転士不足による路線バスの減便・維持が懸念される ・ 駅やバス停までのラストワンマイルの移動手段がない <p><交通不便地域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用できる公共交通（鉄道・バス・タクシー）がない ・ 駅やバス停まで遠い、歩けない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次世代モビリティの活用（自動運転バス実証運行、AI配車システムを活用したデマンド交通実証運行等）による移動手段の確保に向け、県内他市町の牽引役となる先駆的な取組として選定したモデル事業を実施する 	三重県、三重県内市町、有識者等
次世代モビリティ推進事業（桑名市）	桑名市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大山田地域は、高齢化や今後のバスの運転士不足などの課題を抱え、生活路線の維持が必要である状況 	<p><令和2(2020)年度の取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存バス路線の一部を自動運転バスの実証実験における走行ルートとし、現在バスを運転している運転手等による実証実験を行うことで、現在のバス運行の将来的な代替手段としての自動運転バスの可能性や導入に当たった課題について検証 ・ 実証実験を通して、地域における自動運転バスの受容性やニーズについても把握 ・ 実証実験時期：令和2(2020)年9月26～28日 	桑名市、三重県、事業者、大学、有識者等
AI配車システムを活用した「かめやまのりあいタクシーのりかめさん」実証運行事業（亀山市）	亀山市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内全域において、デマンド型乗合タクシーを運行しており、現在は、事前登録した利用者が、前日までにタクシー事業者へ電話で予約している状況 	<p><令和2(2020)年度の取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ AI配車システムを活用した予約受付及び配車を行うことにより、利用者から根強い要望のある当日の予約に柔軟に対応し、利用者の利便性を大幅に向上させるとともに、効率的なタクシー車両の運行を図る ・ 実証実験期間：令和3（2021）年1月12日～2月27日（予定） 	亀山市、三重県、事業者、有識者等
紀北町新交通システム実証事業（紀北町）	紀北町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内にタクシー事業者がないため、町が運行主体となり、公用車（軽自動車）を使用してドアツードアのデマンド運送（町内全域）を実施している状況 	<p><令和2(2020)年度の取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ AI配車システムを導入することにより、効率的な運行の実現と将来的な運行数の増加に対応 ・ 観光客等が利用しやすいようMaas等の導入も視野に入れた実証実験を行う ・ 運行管理・安全管理について交通事業者へ委託し、運転手の一部は町内の介護タクシー事業者から派遣 ・ 実証実験期間：令和2(2020)年6月27日～令和3（2021）年2月28日（予定） 	紀北町、三重県、事業者、有識者等