



東海環状自動車道



新宮紀宝道路

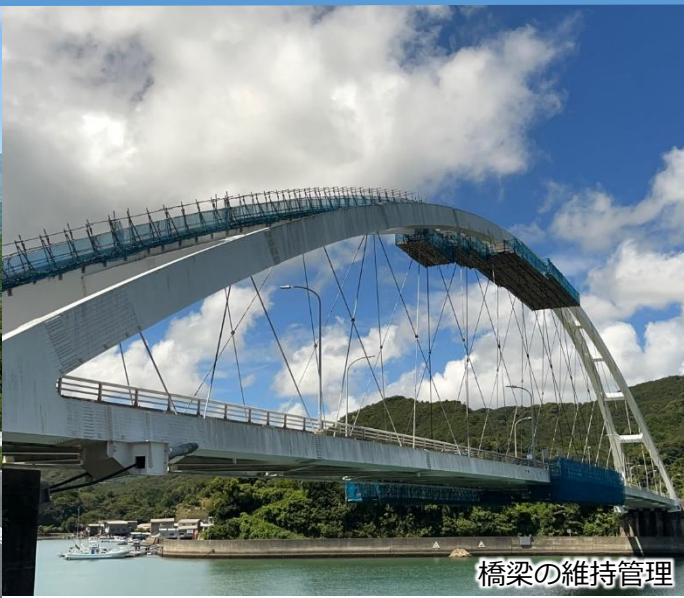


国道167号 (磯部バイパス)

(4) 県内道路ネットワークの整備と 道路インフラメンテナンス



交通安全対策



橋梁の維持管理



トンネルの維持管理

県内道路ネットワークの整備と 道路インフラメンテナンス

県内道路ネットワークの整備

1. 道路の役割
2. 25年前と現在の主要道路ネットワークの比較
3. 道路整備の状況
4. 県内道路ネットワーク整備の取組
5. 事業効果の発現

道路インフラメンテナンス

1. 県管理道路の維持管理
2. 今後の取組

道路の基本的な役割

人・地域をつなぐ ～ネットワークの機能～

道路は人や地域を相互につなぎ、日常生活や観光等の人の移動と生活物資や農林水産品、工業製品等のモノの輸送を支えます。



広域的な移動を支える道路



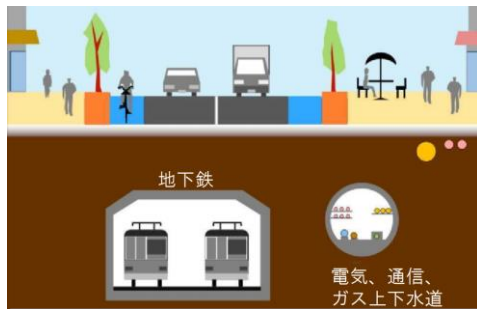
日常的な移動を支える道路

地域・まちを創る ～空間の機能～

道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出します。



賑わいの場としての道路



ライフラインの収容場所としての道路

三重県内の道路の構成と基本的な機能

高速自動車国道 224.1km (約1%)

伊勢湾岸自動車道、東名阪自動車道、東海環状自動車道
伊勢自動車道 新名神高速道路、紀勢自動車道

直轄国道 410.3km (約2%)

(国道1号、23号、25号、42号、258号)

県管理国道 797.3km (約3%)

(国道163号、165号 (ほか18路線))

県道
(主要地方道、一般県道) 2,651.7km (約10%)

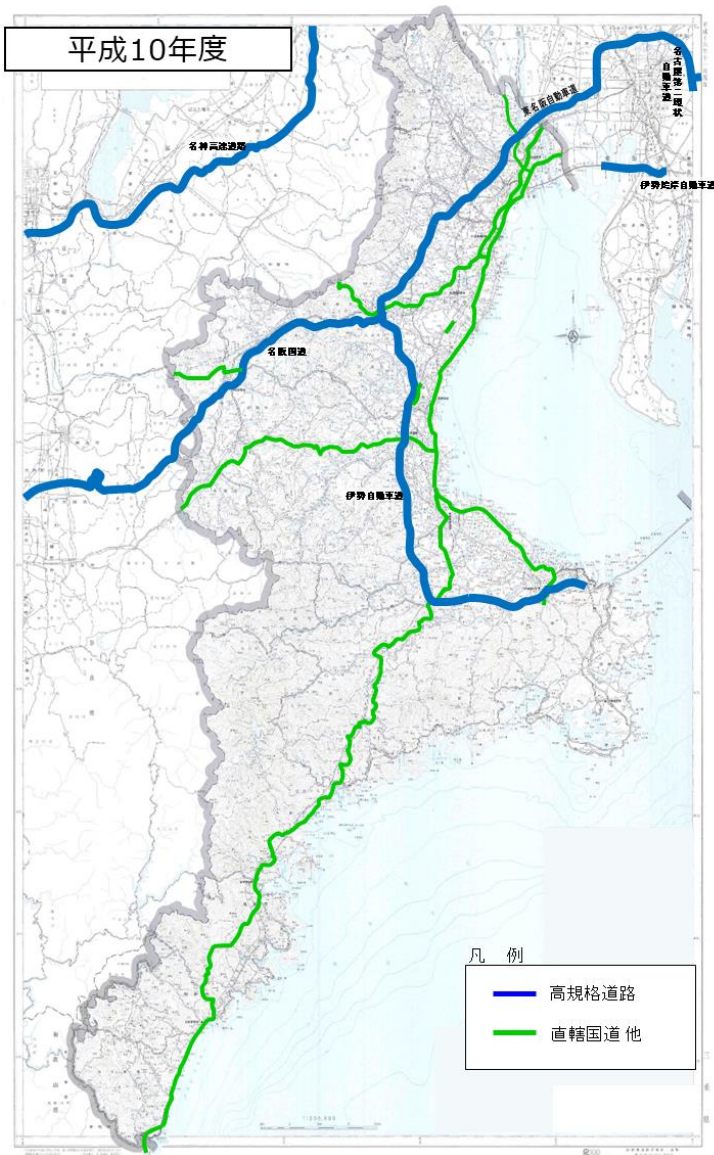
(主要地方道 68路線、一般県道237路線)

市町道 21,496.1km (約84%)

計 25,579.5km

県土の発展・成長を支える
防災・減災
安全・安心
活力ある豊かな生活の創生

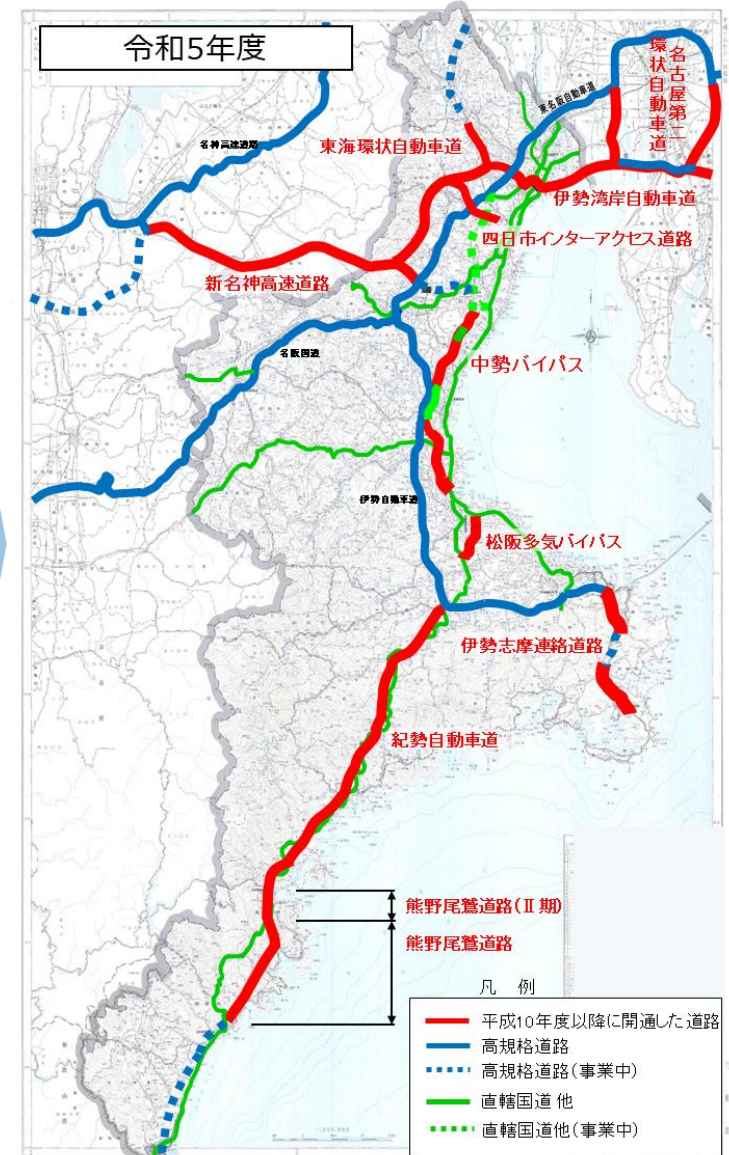
- 道路ネットワーク形成に向けた課題解決のため、道路ネットワークの強化を推進。



25年後

道路ネットワーク形成に向けた課題

- 災害・緊急時の信頼性が低い**
 - リダンダンシーの確保
 - 医療拠点へのアクセス向上
- 速達性が低い**
 - 都市間連絡時間の短縮
 - ミッシングリンクの解消・4車線化の整備
- 円滑性・走行性が低い**
 - 都市の慢性的な渋滞の解消
 - 道路空間の効果的な活用
- 拠点アクセス性が低い**
 - 拠点へのアクセス向上
 - ラストワンマイルの渋滞解消
- 物流の生産性が低い**
 - 重要物流道路の整備
- 新たな価値創造への対応**
 - 多様なニーズに応える道路の構築・再編

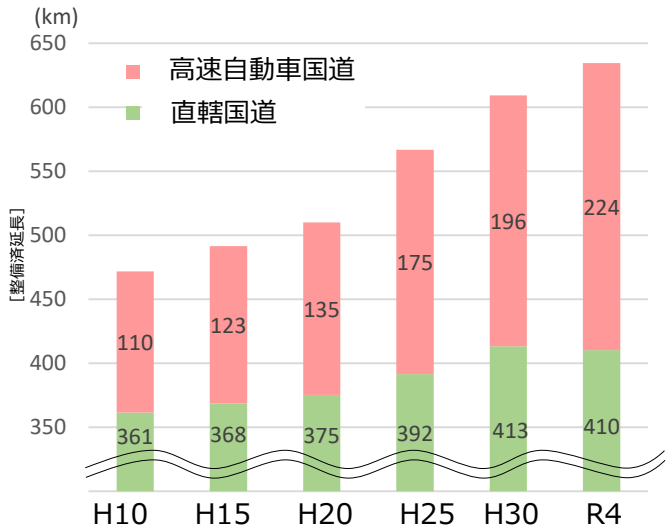


3. 道路整備の状況

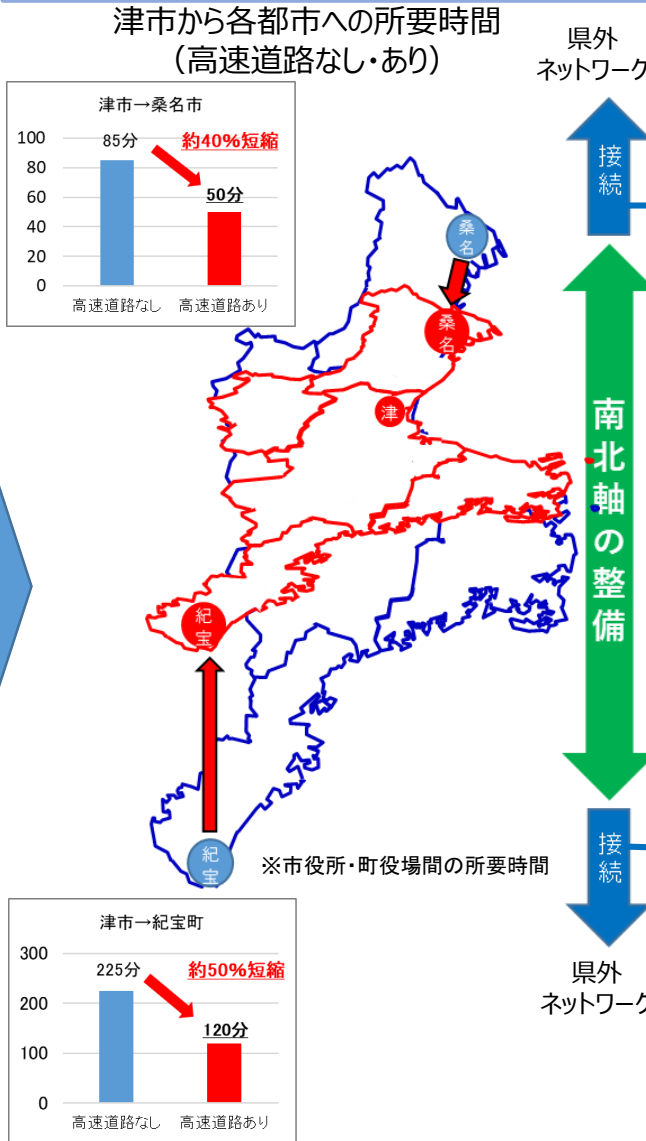
県内道路ネットワークの整備

- 高速自動車国道、直轄国道、県管理道路とも整備が着実に前進。
- 高速道路の南北軸整備によって都市間のアクセスは大幅に改善。更なる高速ネットワークの形成に向け事業を促進。

高速自動車国道・直轄国道の整備延長の推移



南北軸整備による時間距離の変化

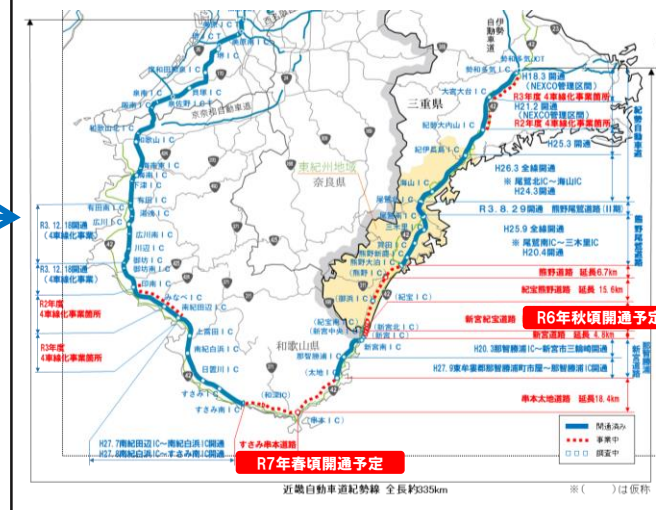


更なる高速ネットワークの形成

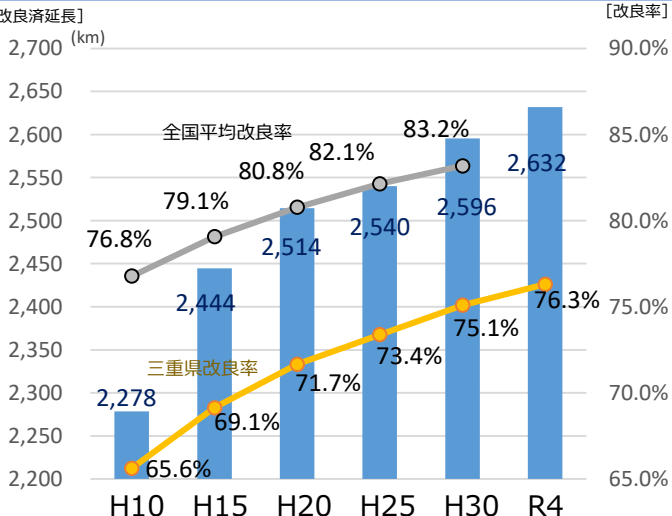
東海環状自動車道 令和8年度全線開通



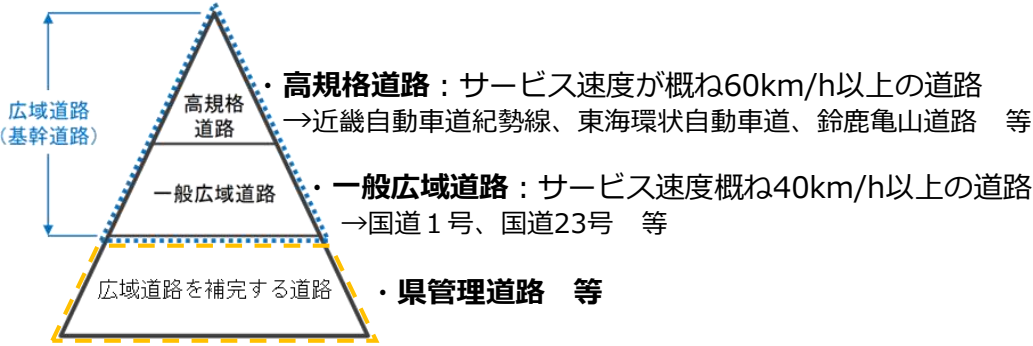
新宮紀宝道路 令和6年秋開通予定



県管理道路の改良済延長と改良率の推移



道路ネットワーク計画の階層



(1) 広域道路ネットワークに関する基本方針

・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

県内外の交流・連携などを進めるため、スムーズに移動できる都市間ネットワークの形成を推進

・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

渋滞を緩和するため、高規格幹線道路や直轄国道バイパスなどの道路ネットワーク整備を促進

・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

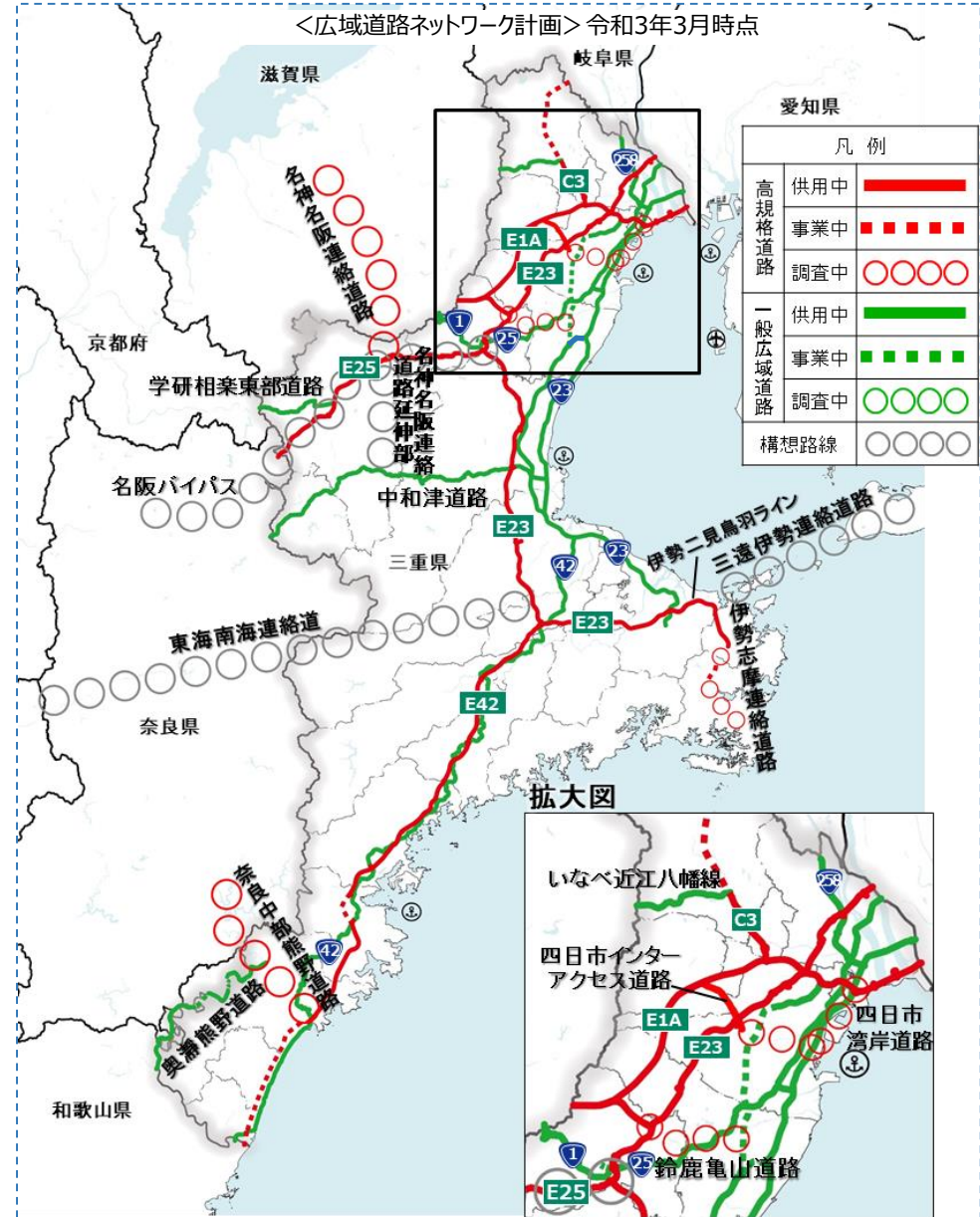
県内の製造業を中心としたものづくりにおける生産性の向上のため、北勢地域を中心とした海外との物流ネットワークや県外との広域的な物流ネットワークを強化

・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

主要な観光地へのアクセスの向上等、広域的な道路ネットワークの強化による海外や県外からの来訪者の移動の円滑化

・県民の皆さんの安全・安心のためのネットワークの強化

災害につよい県土づくりのため、道路ネットワークにおけるミッシングリンクやボトルネックの解消及び代替・補完路の確保などによる代替性の高いネットワークの形成



(2) 広域道路を補完する道路ネットワークに関する基本方針

・広域道路ネットワークへのアクセス強化

高規格道路や一般広域道路の整備効果を最大限発揮させるためのアクセス道路の整備

・工業団地等へのアクセス強化

企業立地を促進するため、高規格道路や一般広域道路と工業団地などを結ぶアクセス道路の整備

・観光地へのアクセス強化

県内の豊富な観光資源や、豊かな自然、歴史風土を生かした地域活性化のための主要な観光地へのアクセス道路の整備

・渋滞緩和に資する道路の整備

県民の日常生活に影響を与えている渋滞を緩和するためのバイパス整備や交差点の改良

・生活道路のすれ違い困難箇所の解消

各路線に求められる役割や機能に応じ、バイパスや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の活用

・通学路の整備

通学路をはじめとする身近な生活道路の交通安全性の向上を図るための歩道などの整備

広域道路ネットワークへのアクセス強化



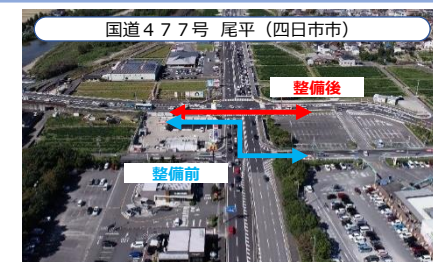
工業団地等へのアクセス強化



観光地へのアクセス強化



交差点改良による渋滞緩和



通学路の整備



すれ違い困難箇所の解消



緊急輸送道路の機能強化

災害発生時に対応できる輸送機能を確保するため、緊急輸送道路の改良や、橋の落橋・倒壊対策、法面对策を推進。

緊急輸送道路の改良



橋梁耐震対策



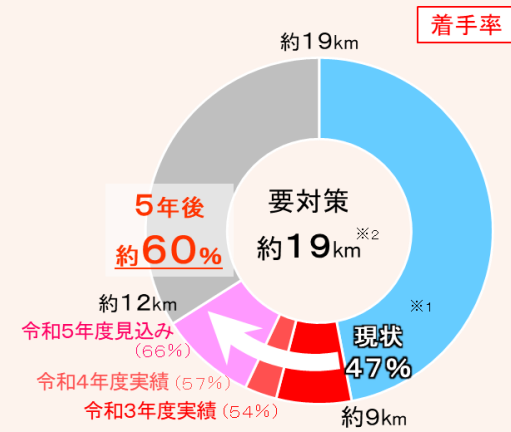
法面对策



5年後の達成目標

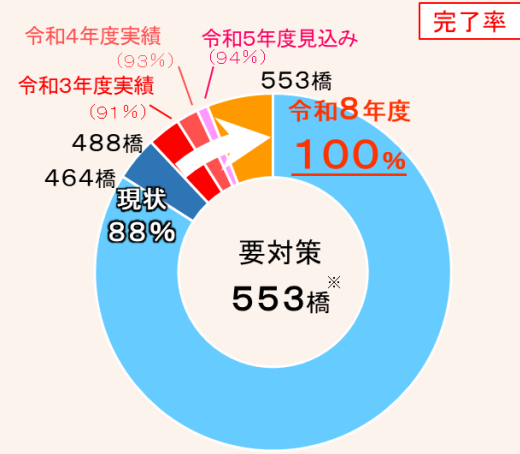
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策にともない、三重県においても、令和3年度に「5年後の達成目標」を定めて、計画的に対策を推進。

第2次緊急輸送道路未改良区間の整備



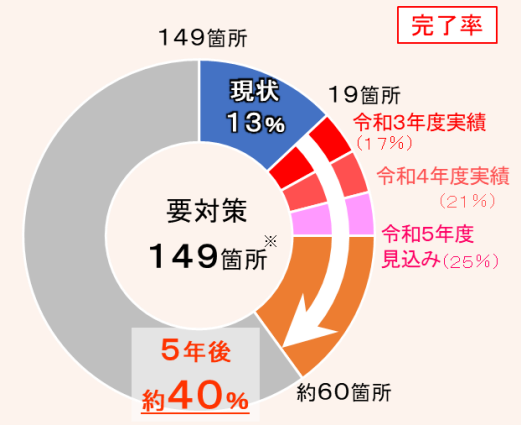
現状: 令和3年3月現在の着手済み延長数(約9km)
 ※1: 本対策は、3か年緊急対策の対象ではなかったため、従前は通常事業で対応
 ※2: 令和3年3月現在の未改良の第二次緊急輸送道路の延長

緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強



現状: 令和3年3月現在の対策完了箇所数(488橋)
 3か年緊急対策で24橋実施
 ※: 令和3年3月現在の緊急輸送道路上の15m以上の橋梁数

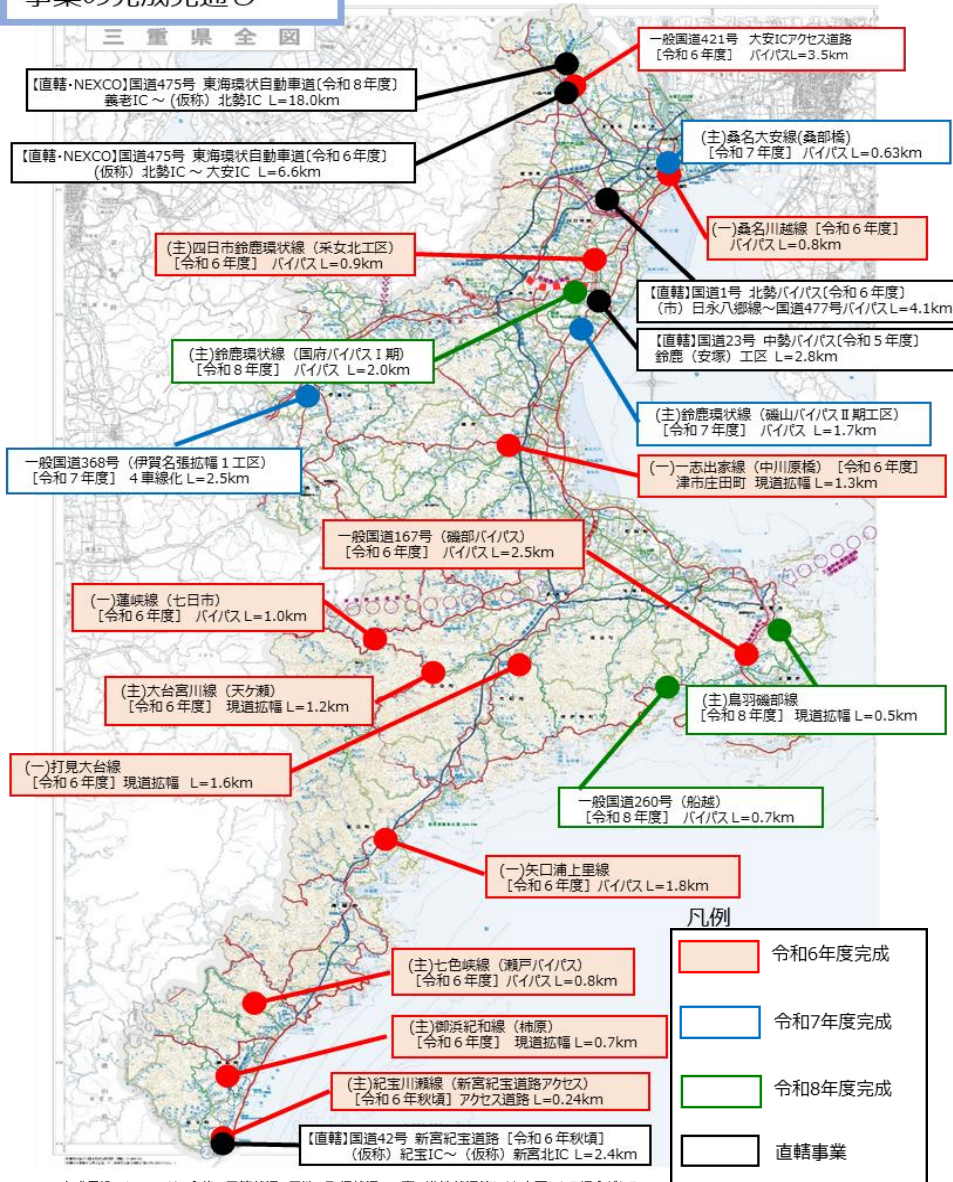
法面・盛土土砂災害防止対策



現状: 令和3年3月現在の対策完了箇所数(19箇所)
 3か年緊急対策で19箇所実施
 ※: 平成30年度に実施した重要インフラの緊急点検結果による要対策箇所に点検以降判明した要対策箇所を加えた箇所数

完成見通しの公表と広報の取組

事業の完成見通し



県土整備部における広報の取組

1. 公式SNSでの発信

- 道路の整備や利用に関する情報
 - 河川や海岸の防災に関する情報
 - 住まい・まちづくりに関する情報
 - 日々の業務や建設現場の様子
- など、公式SNSで県土整備部の情報を幅広くお届けしています。

Follow me! 三重県 県土整備部 Follow me!

公式SNS やってます!

「二次元コード」またはX(旧Twitter)・Instagram内で「三重県土整備部」を検索!

Instagram
@mie_kendoseibi

X (旧Twitter)
@mie_kendoseibi

2. 各事務所の事業紹介

各事務所の事業紹介を庁内に掲示し、PRしています。

一般国道306号 鈴鹿亀山道路

UAVレーザ測量など新技術を活用しながら早期整備に向けて事業推進を図ります

YouTube公式アカウント「すずかのちゃんねる」を通じて、鈴鹿亀山道路の進捗状況を発信していきます

鈴鹿亀山道路 ホームページ

渋滞緩和now w w

国道477号全線4車線化 & くい違い交差点解消

供用後

供用前

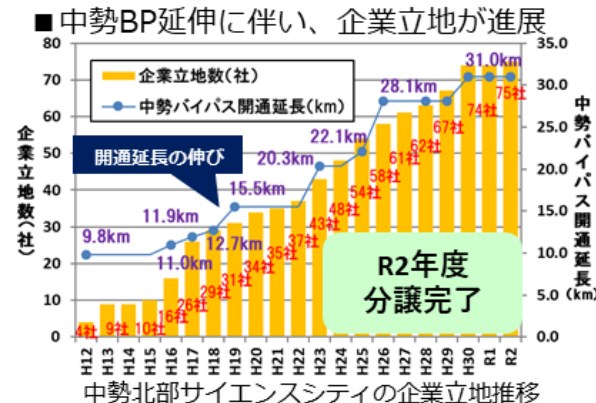
四日市建設事務所

道路整備によるストック効果の事例

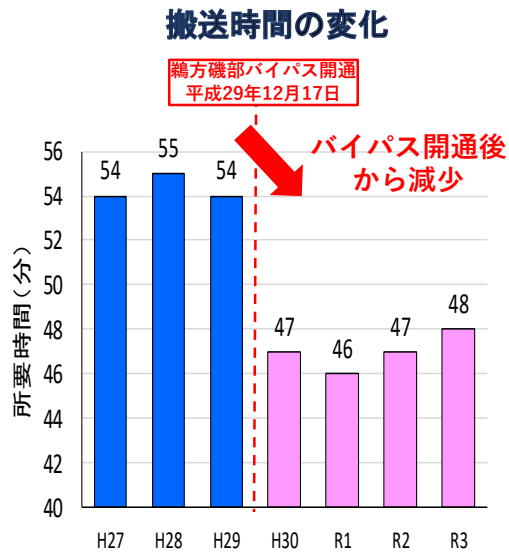
観光振興（東海環状自動車道）



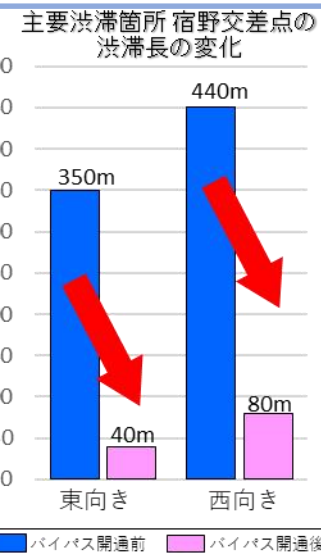
企業立地の促進（中勢バイパス）



救急搬送時間の減少（国道167号 鷺方磯部バイパス）



渋滞長の減少（国道477号 四日市湯の山道路）

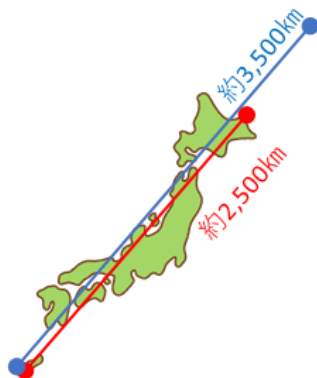


(1) 道路インフラの現状

県管理道路

R4.4.1 現在

種別	路線数	延長
国道	20	797.3km
主要地方道	68	1,101.8km
一般県道	237	1,549.9km
計	325路線	3,449.0km



主な施設

R5.3.31 現在

橋梁	トンネル	道路附属物			
		横断歩道橋	シェッド	大型カルバート	門型標識
4,210橋	127本	105橋	22基	44基	20基

橋梁



トンネル



横断歩道橋



シェッド



大型カルバート



門型標識



(2) 点検・修繕の状況

点検・修繕の状況

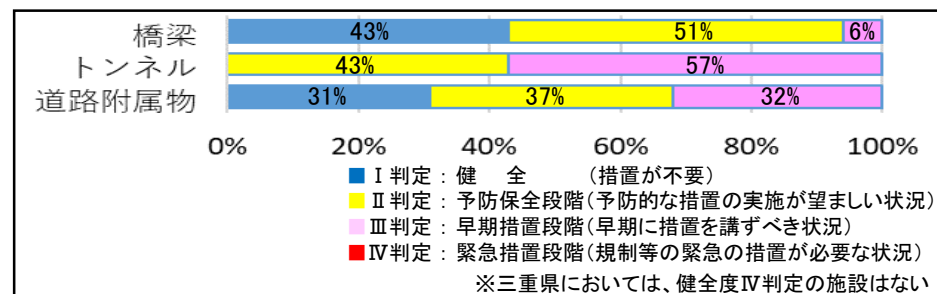
平成24年12月の中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故*が契機となり、平成25年に道路法の一部が改正された。

この改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について、5年に1回の点検が義務化された。

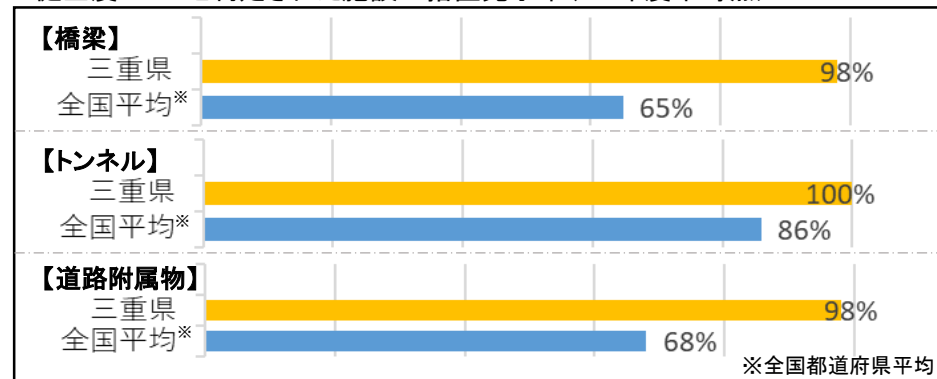
また、点検により健全度Ⅲ・Ⅳと判定された施設については、次回点検までに措置を講じる方針のもと進めており、1巡目点検で健全度Ⅲ・Ⅳの施設は、令和5年度中の措置完了を目標としている。

※天井板が138mにわたり崩落し、9名の尊い命が失われた事故

1巡目(平成26(2014)～平成30(2018)年度)の点検結果



1巡目(平成26(2014)～平成30(2018)年度)の点検で健全度Ⅲ・Ⅳと判定された施設の措置完了率(R4年度末時点)

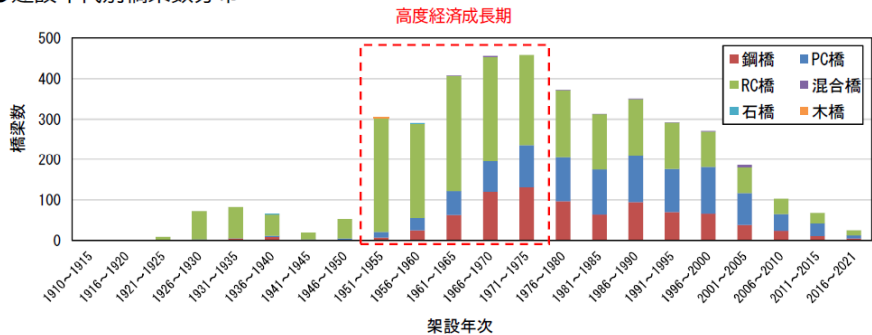


令和5年度中の措置完了に向けて着実に進めている

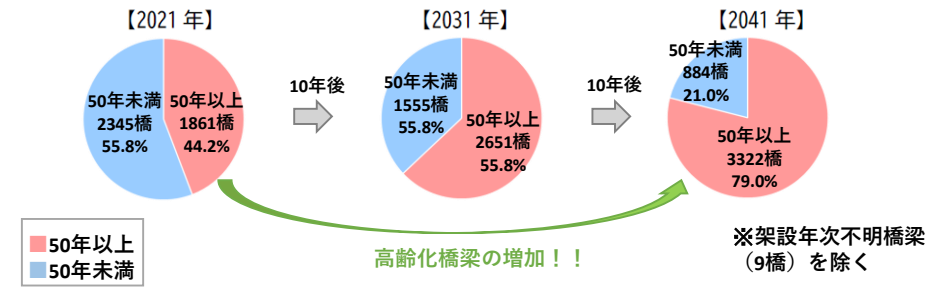
(3) 課題

高度経済成長期に建設された多くの施設が、建設後50年以上となる割合が増加するとともに、修繕が必要な施設も増加する

●建設年代別橋梁数分布



●経過年 50 年以上の橋梁数



損傷が軽度の段階で修繕することで、修繕コストを抑えられる



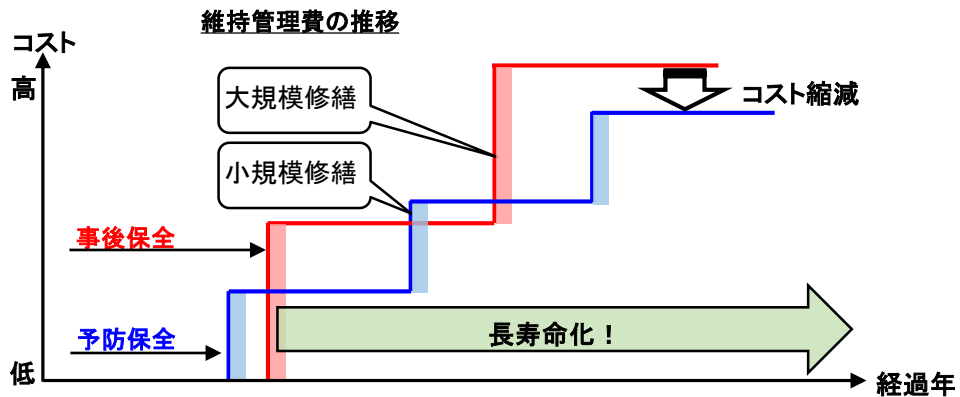
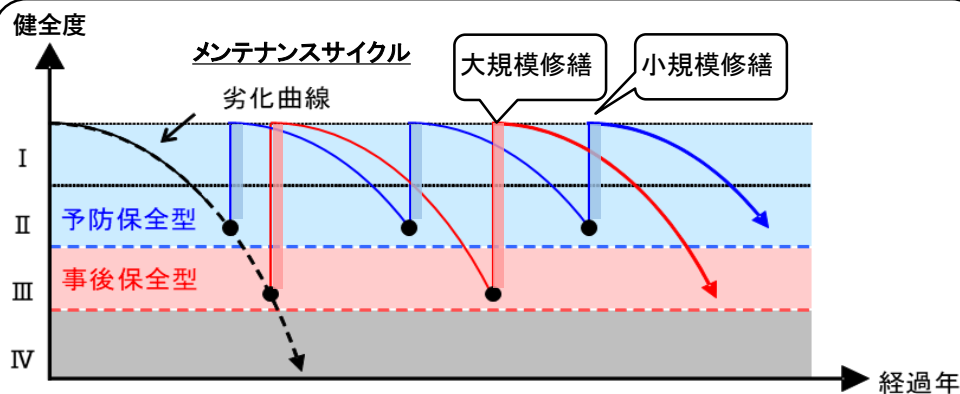
小 修繕費用 大

「事後保全」から「予防保全」への転換が重要

(4) 今後の取組

予防保全型メンテナンスへの転換の推進

国の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等の予算を活用しながら予防保全型メンテナンスサイクルを推進し、施設の長寿命化および維持管理のコスト削減に努める



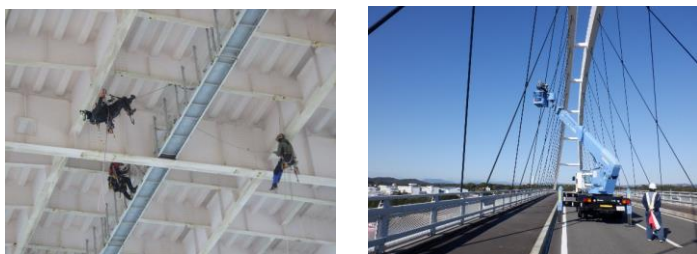
施設の高齡化に対応するため、従来の「事後保全」から「予防保全」へ転換を進めるとともに、施設の長寿命化並びに修繕に係る費用の削減に努めながら、道路の安全性・信頼性の向上を目指します。

(5) 新技術の活用

新技術の活用の推進

今後さらに、デジタル化や新技術を積極的に活用し、メンテナンスの効率化・高度化を推進
【橋梁点検で活用した技術】

【従来の手法】

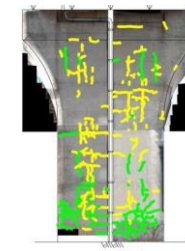


近接目視

新技術



ドローンによる撮影



ひび割れ自動検出

【トンネル点検で活用した技術】

従来の手法



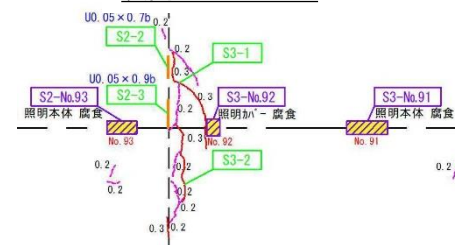
近接目視

新技術



点検車両による撮影

展開図のイメージ



撮影画像から、ひび割れ等の変状展開図を作成

【他の新技術】 ※国土交通省資料より

従来の手法

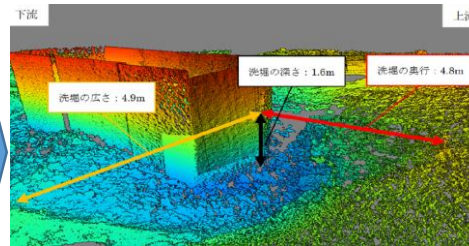


潜水調査による河床洗堀の把握

新技術



水中3Dスキャナによる河床洗堀の把握



従来の手法



打音検査による変状の把握

新技術



レーザー打音による変状の把握