

三重県 新広域道路交通ビジョン

令和3年3月

■ 新広域道路交通ビジョンの策定

(1) 「新広域道路交通ビジョン」・「新広域道路交通計画」策定の経緯

- 平成6（1994）年に都道府県毎に広域道路整備基本計画が策定され、地域高規格道路が指定された。平成10（1998）年に見直しが行われたが、その後約20年間見直しが行われていないことから、新たな課題や実情を踏まえ、広域道路ネットワークの見直しが必要な状況となった。
- 上記のような状況に加え、平成30（2018）年3月の重要物流道路制度の創設を契機として、新たな「ビジョン」・「計画」を策定することとなった。

(2) ビジョン策定の目的

- 「新広域道路交通計画」は、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会、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、新たな広域道路ネットワーク等を定めるものであり、「ビジョン」は、「計画」の策定に先立ち地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めるものである。

(3) ビジョン策定の考え方

- 本ビジョンは、概ね20～30年間の中長期的な視点で、三重県全域を対象に検討を行うものである。
- 本ビジョンの策定にあたっては、中部地方幹線道路協議会（三重県地区会議）にて審議を行い、とりまとめた。

新たな計画の策定主体

<国土交通省>

- ・今後の広域的な道路交通のあり方
 - ・重要物流道路の指定
 - ・代替路・補完路の指定
- 等



全国的な視点から調整

<地方ブロック>

各地方整備局長が策定
ビジョン(ブロック) + 計画(ブロック)



都道府県間や地方ブロック間の調整

<都道府県>

都道府県知事・政令市長が策定
ビジョン(都道府県) + 計画(都道府県)

出典：社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会
物流小委員会（平成30年5月28日）資料

■ 新広域道路交通ビジョンの概要

(1) ビジョンの構成

- 本ビジョンは、「1.現状や課題」、「2.将来像」、「3.概況」、「4.広域的な道路交通の課題」、「5.広域的な道路交通の基本方針」の全5章から構成されている。

1. 現状や課題

- みえ県民カビジョンにおける現状と課題
 - 防災・減災、国土強靱化 ○暮らしの安全を守る ○環境を守る
 - 地域の活力の向上 ○強じんて多様な産業
 - 世界の三重、三重から世界へ ○安心と活力を生み出す基盤

2. 将来像

- みえ県民カビジョンにおける「めざすべき三重の姿」
- みえ県民カビジョンにおける三重県の将来像

3. 概況

- 人口 ■工業 ■観光 ■防災
- 貨物流動 ■旅客流動
- 交通インフラ(道路・鉄道・船舶)
- 新型コロナウイルス感染症による交通への影響

4. 広域的な道路交通の課題

- 県民の日常生活を支える交通に対する課題
- 交流や経済活動を支える交通に対する課題
- 安全・安心な交通に対する課題
- 次世代を支える交通に対する課題

5. 広域的な道路交通の基本方針

- 広域道路ネットワーク
- 交通・防災拠点
- ICT交通マネジメント

(2) 上位計画との関係

- 下記の2計画を踏まえ、特に広域的な道路交通分野にかかわる内容に着目し、今後の広域的な道路交通施策の方向性をとりまとめた。

- みえ県民カビジョン・行動計画(第三次行動計画(令和2年4月))
県政運営の基本姿勢や政策展開の方向性を示したもので、行動計画は基本理念を具体化するための取り組み方向を示す中期の戦略計画。
- 三重県総合交通ビジョン(平成27年3月)
三重県の交通に関する総合的な政策の方向性を示し、安全、快適で利便性の高い交通基盤の確立をめざすもの。

1. 三重県の現状や課題

■ みえ県民カビジョンにおける三重県の現状と課題

<三つの柱>



I 守る

～命と暮らしの安全・
安心を実感できるために～



<現状と課題>

○防災・減災、国土強靱化

- ・ 近い将来に発生が予想される南海トラフ地震や激甚化・頻発化する風水害等に備え、**防災・減災体制の強化を進める**必要があります。
- ・ 災害発生時に災害対応を迅速かつ効率的に実施するため、緊急輸送道路等の橋梁耐震化やのり面の防災対策を重点的に進めてきました。引き続き、**災害対応力の充実・強化に取り組む**ことが求められています。

○暮らしの安全を守る

- ・ 人口10万人あたりの交通事故死者数が、都道府県別に見て常に多いことから、死者数のさらなる減少に向けて、**ソフト・ハード両面から交通安全対策を一層強力に推進**することが求められています。

○環境を守る

- ・ 平成27（2015）年9月、SDGsが国連総会において採択され、地球環境の持続可能性に対する国際的な危機感が高まっています。
- ・ 温室効果ガスの排出削減等を行う**地球温暖化の「緩和」**だけでなく、既にあらわれている気候変動の影響や中長期的に避けられない影響を**回避・軽減する「適応」の取組**を進めることが必要です。

○地域の活力の向上

- ・ 人口減少および少子高齢化が進展する中で、**コミュニティの維持や生活サービス機能の確保**等、さまざまな課題が顕在化しています。持続可能で活力ある地域社会を実現するため、**県と市町が連携**し、県民の皆さんと共に地域づくりに取り組んでいく必要があります。
- ・ 三重県の過疎地域における人口は、昭和45（1970）年から平成27（2015）年までの45年間で約44%減少しています。今後も人口減少と高齢化が加速する**過疎・離島・半島地域が持続可能な地域社会を構築**することができるよう、**市町と連携して地域活性化や定住促進などに取り組む**ことが必要です。
- ・ **南部地域**は過疎・高齢化により地域を支える世代の人口流出が進み、**地域の活力の維持が課題**となっています。
- ・ **東紀州地域**では、県内でも特に人口減少が懸念されており、**持続可能な地域社会の形成**に向けた方策が求められています。また、地理的条件もあって地域経済が低迷しており、さまざまな主体が連携して、商機拡大に向けた取組を進めるなど、**地域経済の活性化**を図る必要があります。



II 創る

～人と地域の夢や希望を
実感できるために～

1. 三重県の現状や課題

■ みえ県民カビジョンにおける三重県の現状と課題

<三つの柱>



Ⅲ 拓く

～強みを生かした経済の
躍動を実感できるために～

<現状と課題>

○強じて多様な産業

- 本県では、北勢地域を中心に、我が国の基幹産業を担う大企業やそれを支える中小企業・小規模企業が数多く立地しています。今後、第4次産業革命やグローバル競争の激化、生産年齢人口の減少等に対応するためには、県内ものづくり企業が新たな技術等を積極的に取り入れ、イノベーションによる新しい価値の創出につなげるための支援が必要です。
- 世界の産業の主戦場が、ビッグデータを取得してIoTやAIと組み合わせ、市場を獲得していくような領域にシフトし、産業構造や就業構造さえも転換させていく中では、Society5.0時代の到来を見据え、IoT・AI等ICTの導入活用およびデータ活用を進め、産業振興や課題解決につなげていく必要があります。
- 背後圏の産業を物流面で支える総合港湾として、四日市港がその機能を十分に発揮する必要があります。

○世界の三重、三重から世界へ

- 観光産業は、県内総生産の3%（平成28（2016）年）を超えており、本県経済の稼ぎ手として、持続的に成長することが期待されています。今後、旅の目的地として世界から選ばれ、持続的に成長する三重の観光の実現に向けて、三重県観光のブランディングや観光地の魅力づくりに取り組むとともに、観光産業の高付加価値化や観光産業の生産性向上、受入れ環境整備に向けた取組を進めていくことが必要です。

○安心と活力を生み出す基盤

- 多くの幹線道路等の整備が進み、地域間の交流・連携が促進されるとともに、地域の安全・安心が高まるなどの整備効果があらわれてきていますが、都市部における慢性的な渋滞の発生、南海トラフ地震等の大規模自然災害への備えなど多くの課題があり、引き続き道路整備や新たな道路ネットワークの検討を進める必要があります。
- 港湾は防災上の拠点となるため、緊急物資輸送ルートの機能を確保する取組を進める必要があります。
- 高齢者の多様なニーズや地域の実情に応じた自動運転技術やMaaS等の次世代モビリティの導入、新たな移動手段の確保に関係機関と連携して取り組む必要があります。
- 中部国際空港の機能強化に向けて、関係者との連携を図りながら、空港の利用促進に取り組む必要があります。
- 人口減少・超高齢社会に対応した持続可能性の高い集約型都市構造の実現とともに、南海トラフ地震等の大規模災害に対応したまちづくりに向けて、都市計画の策定や都市基盤の整備が求められています。

2. 三重県の将来像

■ みえ県民カビジョンにおける「めざすべき三重の姿」

基本理念： 県民力でめざす「幸福実感日本一」の三重

協創による「新しい豊かさ」を享受できる三重づくりを進めることで、三重県らしい、多様で、包容力のある持続可能な社会の実現を目指します。

三重県らしい、多様で、 包容力ある持続可能な社会

- 将来に対して不安を感じることなく、安心して暮らすことができる社会
- 自分に合った暮らし方・自分らしい生き方を選択できる社会
- ライフステージに応じて多様な働き方ができる社会
- より高い目標に向けてチャレンジができ、失敗しても何度でも挑戦できる社会
- 家族の絆や地域のつながりを感じ、支え合って暮らすことができる社会
- 美しい自然や多彩な文化などの魅力あふれる地域に、愛着や誇りを感じながら暮らすことができる社会
- 活力のあるさまざまな産業が発展する中で、めざす仕事に就き、いきいきと働くことができる社会

Society 5.0を
支える技術

協 創

経済・社会・環境
の3つの側面から
の統合的な取組

Society5.0の視点

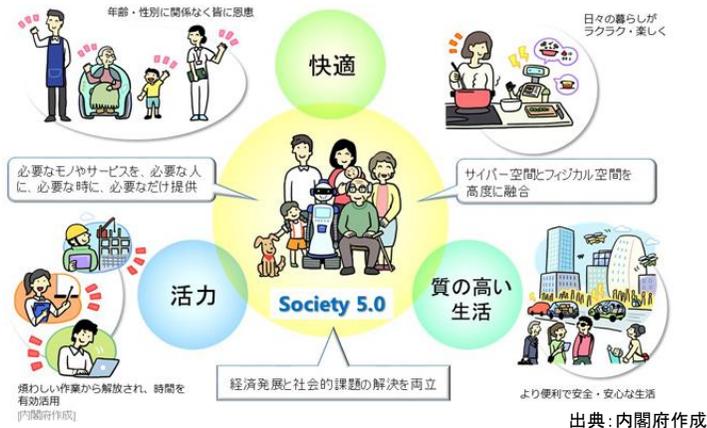
- 「イノベーション」による新たな価値の創出と課題解決
- 多様なニーズへのきめ細かな対応による生活の質の向上
- いつでもどこでも「つながる」ことによる機会の創出
- Society 5.0を支える人材・基盤づくり

SDGsの視点

- 誰一人取り残さない（包括性）
- 全てのステークホルダーが役割を担う（参画型）
- 経済・社会・環境の3つの側面で統合的に取り組む（統合性）

出典：みえ県民カビジョン 第三次行動計画（令和2年4月）

経済発展と社会的課題の解決を 両立する人間中心の社会の実現に寄与



SDGs（持続可能な開発目標）の 17のゴールと169のターゲットの実現に寄与

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：国際連合広報センター作成

2. 三重県の将来像

■ みえ県民カビジョンにおける三重県の将来像

柱	政策	施策	県民の皆さんとめざす姿
守る	防災・減災、国土強靱化	①防災・減災対策を進める体制づくり	災害への備えから復旧・復興までの防災・減災対策の新たなステージへの進化に向けて、県、市町、防災関係機関などのさまざまな主体が、それぞれの役割を果たすとともに、各機関の連携・協力体制がより強化され、県民の皆さんの命と暮らしを守る災害に強い社会づくりが進んでいます。
		②災害に強い県土づくり	県民の皆さんの主体的な警戒避難に資する取組が進むとともに、災害発生時に対応できる緊急輸送道路等の機能確保を図ることで、災害に対して安全・安心な県土づくりが進んでいます。
	暮らしの安全を守る	③交通事故ゼロをめざす安全なまちづくり	県民の皆さんをはじめ、さまざまな主体と連携が進み、それぞれの特性を生かした交通事故防止対策を実施するとともに、「飲酒運転をしない、させない」意識が高まり、安全運転サポート車や後付け安全運転支援装置が普及することなどにより、幼児から高齢者に至るまで安全・安心な交通環境が実現し、交通事故死者数が減少しています。
	環境を守る	④環境への負荷が少ない持続可能な社会づくり	県民一人ひとりや事業者などのさまざまな主体が、SDGs（持続可能な開発目標）の考え方をふまえ、環境保全や地球温暖化の緩和、気候変動影響への適応に取り組み、環境への負荷が少ない持続可能な社会づくりが進んでいます。
創る	地域の活力の向上	⑤市町との連携による地域活性化	県と市町の連携した取組により、地域の誰もがいきいきと活躍し、暮らし続けることができる地域づくりが進んでいます。
		⑥南部地域の活性化	南部地域において働く場の確保が図られ、定住が促進されているとともに、生まれ育った地域に住み続けたいというあらゆる世代の地域住民の思いがかなう地域社会が創られています。
		⑦東紀州地域の活性化	地域の人びとだけでなく、都市部の人びとにとっても魅力的な地域をめざして、地域のさまざまな主体が連携し、地域の自然や歴史と共に生きる暮らしを大切にしながら、地域経済が活性化され、持続可能な地域社会が維持されています。
拓く	強んで多様な産業	⑧ものづくり産業の振興	第4次産業革命等が進展する中、県内ものづくり企業が、産学官連携や自社の特徴・強みを生かし、技術的な課題解決をはじめ、自動車産業の構造変化に対応し、航空宇宙等の新たな分野・事業にチャレンジするなど、時代の変化に適應することで、引き続き、本県経済をけん引しています。また、それを支える技術人材の育成が進んでいます。
		⑨Society5.0時代の産業の創出	Society 5.0時代につながる新しい視点・発想やデータの利活用等により、さまざまな産業分野において、新しい商品・サービスが創出され、将来の地域社会の担い手である若者にとって魅力があることが増えています。
		⑩戦略的な企業誘致の推進と県内再投資の促進	成長が期待される産業や国際競争力のある産業など多様な産業において、活発に事業活動を行える環境づくりが進むとともに、国内外の企業による県内への投資が持続的に行われ、雇用の維持・創出や地域経済の活性化につながっています。

出典：みえ県民カビジョン 第三次行動計画(令和2年4月)から抜粋

2. 三重県の将来像

■ みえ県民カビジョンにおける三重県の将来像

柱	政策	施策	県民の皆さんとめざす姿
拓 く	世界の三重、 三重から世界へ	⑪世界から選ばれる三重の観光	県民の皆さん、観光地域づくり法人（DMO）、観光関連事業者、市町等と一体となって、オール三重で戦略的な観光マーケティングの仕組みを確立し、三重の強みを生かした観光ブランディングや観光の魅力づくり、観光産業の基盤づくり、快適な旅行環境整備に取り組むことにより、三重が旅の目的地として世界から選ばれ続け、観光産業が三重県経済をけん引する産業の一つとして持続的に成長するとともに、地域全体の発展につながっています。
		⑫国際展開の推進	平成28（2016）年の伊勢志摩サミット開催で大きく向上した本県の知名度や、これまで培ってきたさまざまな強みを生かし、産学官が一体となった取組により、ものづくり産業や食・観光など県内企業の海外展開が進むとともに、優れた企業の誘致や、グローバル人材の相互交流により地域に新たな活力と価値が創造されています。
	安心と活力を 生み出す 基盤	⑬道路網・港湾整備の推進	東海環状自動車道や近畿自動車道紀勢線など高規格幹線道路の整備が進み、幹線道路やこれらにアクセスする道路等の整備、道路・港湾施設等の適切な維持管理に取り組むことで、県民の皆さんの安全・安心が高まるとともに、地域間の交流・連携が広がり、地域の経済活動が活性化しています。
		⑭安心を支え未来につなげる公共交通の充実	誰もが行きたいところへ移動できる社会の実現をめざし、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保や、新技術を活用した次世代モビリティの導入等に、国、市町、事業者、関係者等と連携して、取り組むことで、高齢者をはじめとする県民の皆さんや来訪者の安心感や利便性が高まっています。また、国内外とのさらなる交流を促すため、中部国際空港や関西国際空港の機能強化や、リニア中央新幹線の早期整備に向けた取組が進んでいます。
		⑮安全で快適な住まいまちづくり	新都市計画区域マスタープランに示す都市計画の目標や方針に沿って人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造の形成（コンパクトなまちづくり）が進んでいます。また、都市基盤の整備や、地域の個性を生かした景観形成、住環境の整備、建築物の安全性確保の取組が進むことにより、誰もが魅力を感じ、安全で快適な住まいまちづくりが進んでいます。

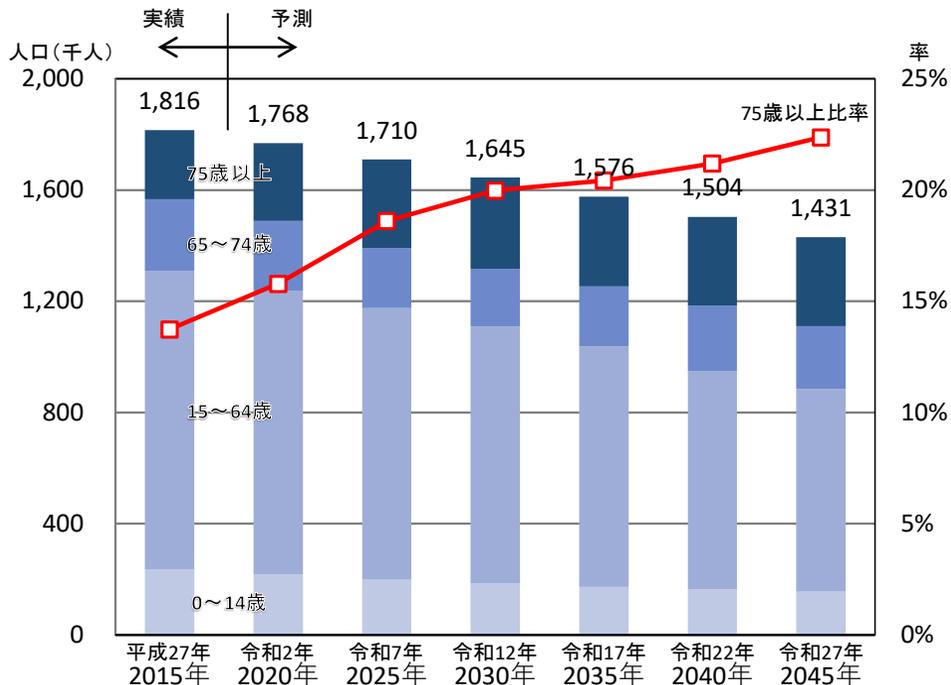
出典：みえ県民カビジョン 第三次行動計画（令和2年4月）から抜粋

3. 三重県の概況

■ 今後の人口動態

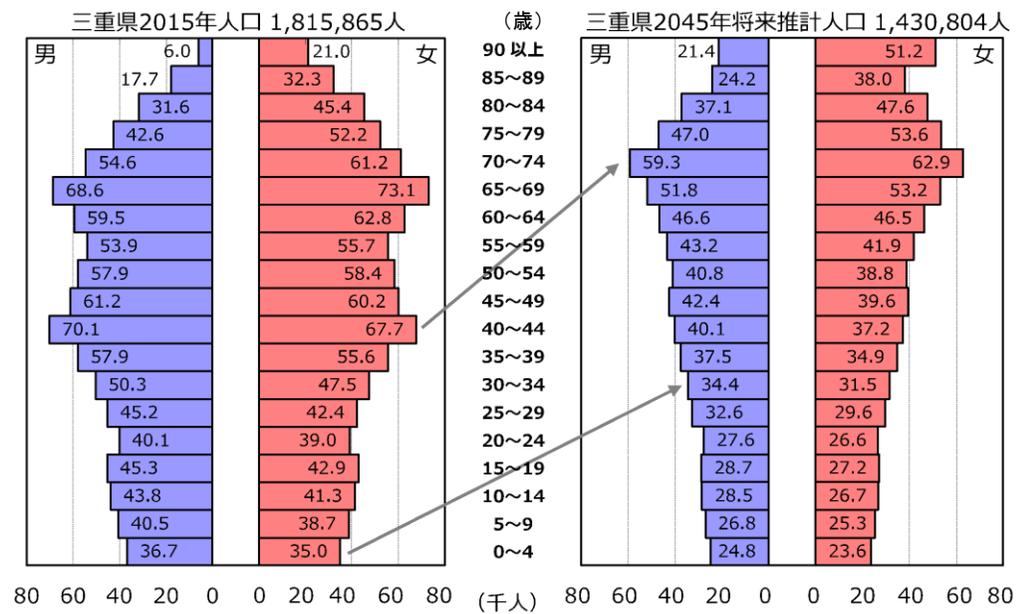
• 人口減少、少子・超高齢社会の進行が加速し、人口増を前提とした右肩上がりの成長が見込めなくなる中で、あらゆる分野において従来の社会モデルが通用しない時代に入っている。

＜将来人口の見通し＞



出典：日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所)より作成

＜人口ピラミッド＞



出典：「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年3月推計)」より三重県作成

3. 三重県の概況

■ 工業の概況

平成30年（2018年）の製造品出荷額等は、11兆 2,079 億円で、前年に比べて 7,044 億円（前年比 6.7%）増加した。

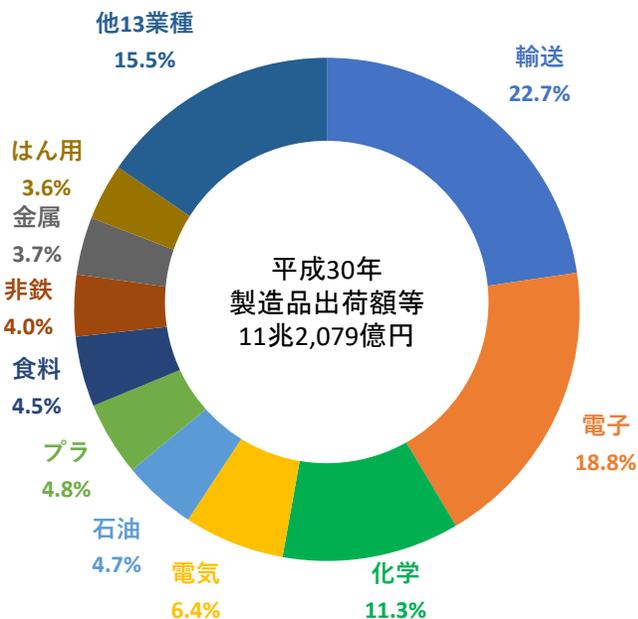
① 産業別

- 輸送用機械器具製造業が 2 兆 5,410 億円（構成比 22.7%）と最も多く、次いで電子部品・デバイス・電子回路製造業が 2 兆 1,071 億円（同 18.8%）、化学工業が 1 兆 2,712 億円（同 11.3%）、電気機械器具製造業 7,221 億円（同 6.4%）、石油製品・石炭製品製造業 5,311 億円（同 4.7%）の順となり、この 5 産業で全体の 64.0%を占めている。

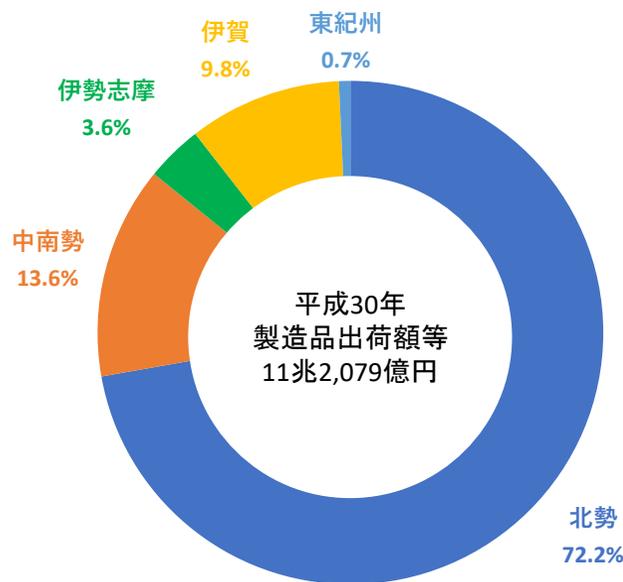
② 地域別

- 北勢地域が 8 兆 934 億円（構成比 72.2%）で最も多く、次いで中南勢地域 1 兆 5,290 億円（同 13.6%）、伊賀地域 1 兆 969 億円（同 9.8%）、伊勢志摩地域 4,071 億円（同 3.6%）、東紀州地域 816 億円（同 0.7%）となっている。

＜製造品出荷額等の産業別構成比＞



＜製造品出荷額等の地域別構成比＞



(注)四捨五入の関係で合計が100に一致しない場合がある
出典:工業統計調査 (2019年確報、経済産業省)より作成

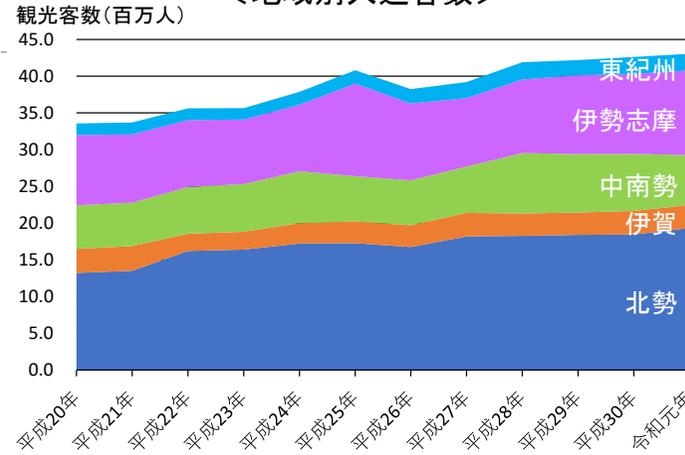
3. 三重県の概況

■ 観光の概況

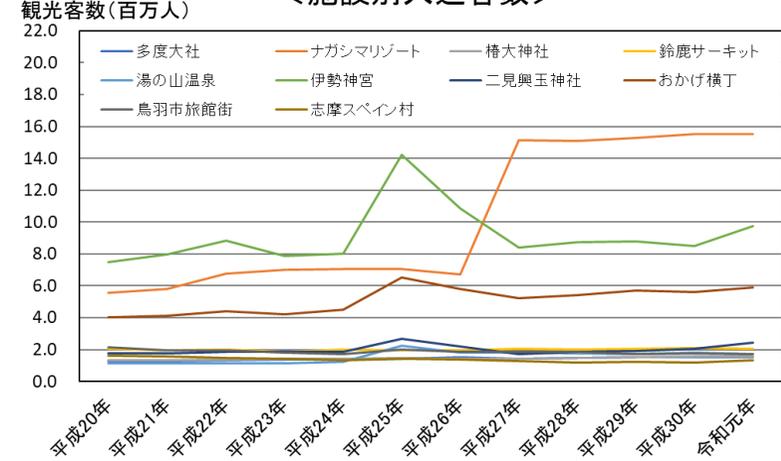
- 令和元（2019）年までの数年間の地域別観光入込客数では、県内への観光客は緩やかな増加傾向にあり、県内への観光ニーズは高いものと考えられる。また、平成28（2016）年においては、県外および訪日外国人観光客数が伊勢志摩サミット効果もあり増加した。
- 県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好だが、観光シーズンや大規模イベント開催時における観光施設周辺の道路では交通集中により渋滞が発生している。

(1) 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数

＜地域別入込客数＞



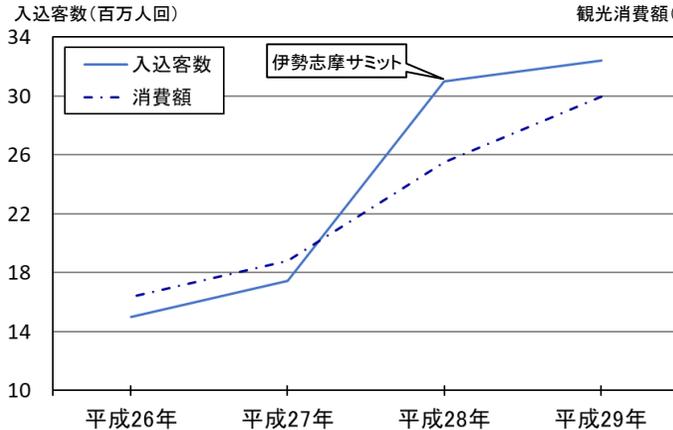
＜施設別入込客数＞



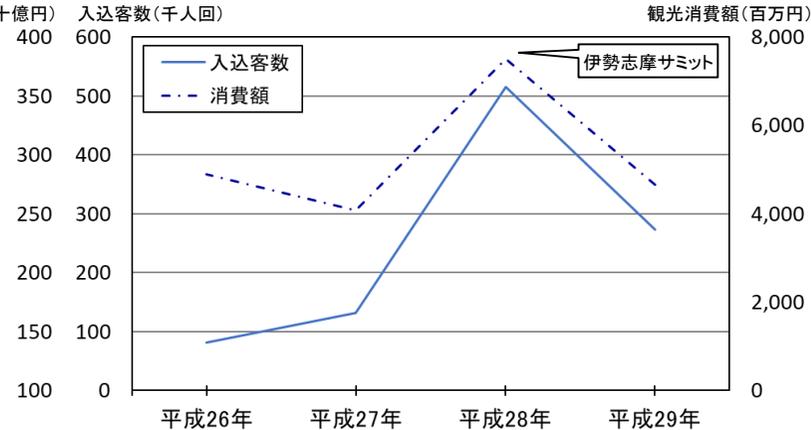
出典：三重県観光レクリエーション入込客数推計書(令和元年)より作成
 ※ナガシマリゾートは、H27年以降は、ジャズドリーム長島を含む

(2) 県外および訪日外国人観光客数と観光消費額の推移

＜県外からの観光客(宿泊+日帰り)＞



＜訪日外国人観光客(宿泊+日帰り)＞



出典：全国観光入込客統計(各年版、観光庁)より作成

3. 三重県の概況

■ 自然災害への懸念

①水害による交通機能の障害

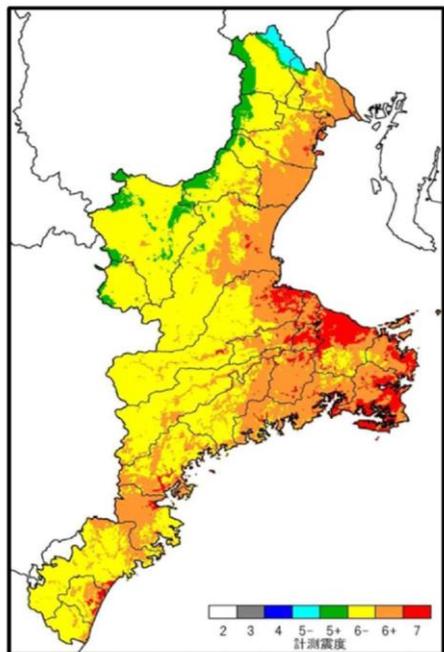
- これまで幾度となく台風や集中豪雨などの水害により県内の道路や鉄道が寸断されてきた。近年では、平成29（2017）年の台風21号および22号、平成30（2018）年台風21号、令和元（2019）年台風19号等により、県内各地で通行止め等が発生し、交通機能に支障をきたした。
- これらのことから、土砂災害や洪水などによる被害を軽減するための対策が進められている。また、緊急時の救助・救援、災害時の復旧・復興を担う「命の道」として、災害に強い高規格幹線道路等の整備が進められている。

②南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生の懸念

- 南海トラフを震源域とする大規模地震および津波の発生が懸念されている。特にリアス式海岸が続く熊野灘沿岸部では、津波による多くの集落の孤立が懸念され、内陸の広域幹線道路から、いち早く沿岸部に至るルートを確認する道路啓開が必要となる。

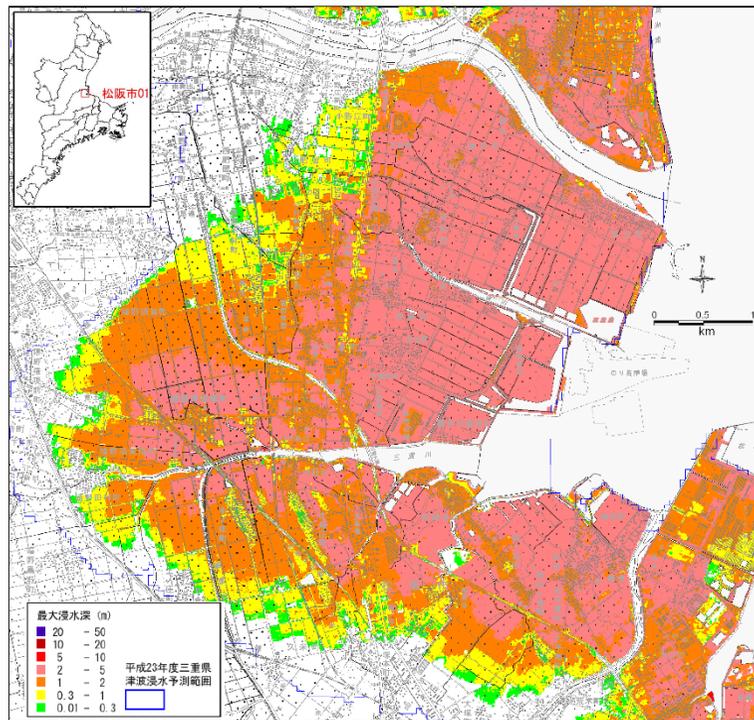
<南海トラフ地震 震度分布図>

理論上最大クラスの地震



出典：三重県地域防災計画

<津波浸水予測図(松阪市)>



出典：津波浸水予測図一覧(平成25年度版)

<緊急輸送道路の復旧日数目安>

理論上最大クラスの地震



出典：三重県地域防災計画

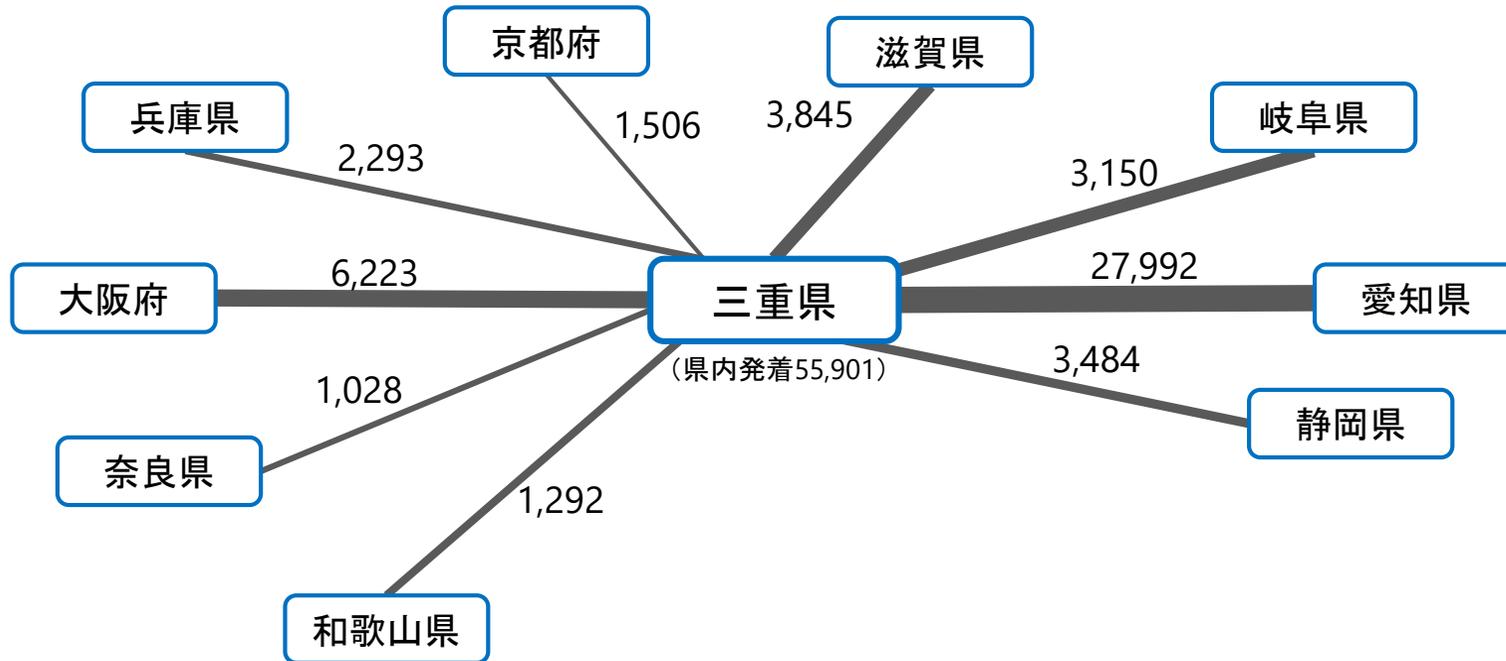
3. 三重県の概況

■ 貨物流動の概況

- 愛知県との間で年間約 27,992 千トンもの貨物が移動しているほか、大阪府および静岡県、滋賀県、岐阜県との間の貨物の輸送が多くなっている。また、東海地方、近畿地方以外でも各地域との輸送があり、物の動きは全国各地に分散する傾向がある。

＜三重県と他都道府県との1年間の物の動き(平成30(2018)年度、流出入合計)＞

(単位:千トン/年)



＜その他の地域＞

北海道	486
東北	692
関東	9,963
北陸・甲信越	2,842
中国	3,916
四国	1,993
九州	2,122
沖縄	39

出典:貨物地域流動調査(平成30年度、国土交通省)より作成

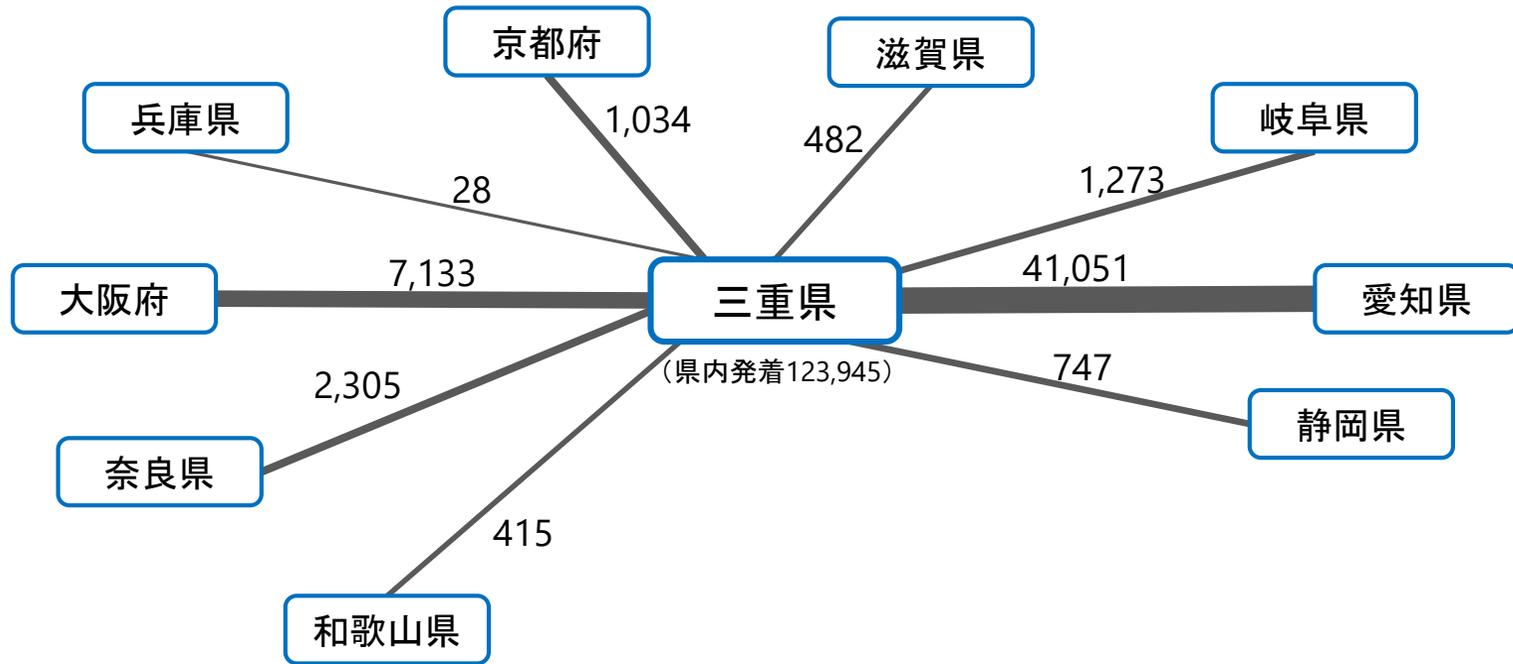
3. 三重県の概況

■ 旅客流動の概況

• 愛知県との間で年間約 4,100 万人もの人が移動しているほか、大阪府や奈良県など近畿地方各府県との間の人の移動も多くなっている。

＜三重県と他都道府県との1年間の人の動き(平成30(2018)年度、流出入合計)＞

(単位:千人/年)



＜その他の地域＞

東北	20
関東	441
北陸・甲信越	705
中国	223
四国	158
九州	22

※北海道、沖縄は統計上は0

出典:旅客地域流動調査(平成30年度、国土交通省)より作成

3. 三重県の概況

■ 交通インフラ（道路・鉄道・船舶）の概況

① 高規格幹線道路

- 県内の高規格幹線道路は、昭和 40（1965）年に名阪国道が開通して以降、県北中部を中心に順次整備が進んでおり、平成31（2019）年3月には新名神高速道路の県内区間全線および東海環状自動車道の東員 IC - 大安 IC 間が開通した。総延長は令和2（2020）年4月の時点で 280kmとなり、そのうち 4 車線以上の道路延長は 197km となった。
- 整備が遅れていた県南部においても、平成 18（2006）年に勢和多気 JCT～大宮大台 IC 間の開通以降、順次延伸され、平成 26（2014）年3月には紀伊長島 IC～海山 IC 間が完成し、勢和多気 JCT～尾鷲北 IC 間が全通した。また、熊野尾鷲道路も平成 25（2017）年9月に三木里 IC～熊野大泊 IC 間が完成し、尾鷲南 IC～熊野大泊 IC 間が供用された。

② 在来鉄道

- 三重県内の鉄道は、名古屋、大阪から県内主要都市や伊勢志摩を直接結ぶ近鉄線、名古屋から県南部を結ぶ J R 線が幹線として運行されるとともに、北中勢を中心に地方鉄道会社による支線などがネットワークされている。
- また、県全体での乗車人員は、ほぼ横ばいから減少傾向にある。その要因としては、少子化に伴う鉄道を利用する通学人口の減少、道路の利便性向上に伴う自家用車の増加、商業施設や公共施設、医療施設などの郊外部への移転に伴う鉄道利用から自家用車利用への転換、本数減等に伴う乗継・乗換利便性の低下などが考えられる。

③ リニア中央新幹線

- リニア中央新幹線については、平成 26（2014）年度から東京（品川）・名古屋間の建設工事が開始され、令和9（2027）年に開業する予定である。名古屋・大阪間は令和27（2045）年から最大8年間前倒しされて開業予定であり、三重県に中間駅設置が見込まれている。

④ 船舶の動き

- 県内に入港する船舶の隻数は近年減少傾向にあるが、船舶の総トン数は概ね 7,000 万トンから8,000 万トンの間で推移している。総トン数のうち四日市港が占める割合は、平成 29（2017）年度において 7,530 万トン中 6,170 万トンで県内全体の 8 割以上となっている。
- 四日市港の外航および内航の入港船舶合計総トン数は世界同時不況の影響で平成 21（2009）年に減少したが、その後増加傾向に転じている。また、四日市港のコンテナ外航定期航路としては韓国、中国、東南アジアの各都市を結ぶ 16 航路が開設されている。

出典：三重県総合交通ビジョン(平成27年3月)より作成
※道路延長を最新のデータに変更

3. 三重県の概況

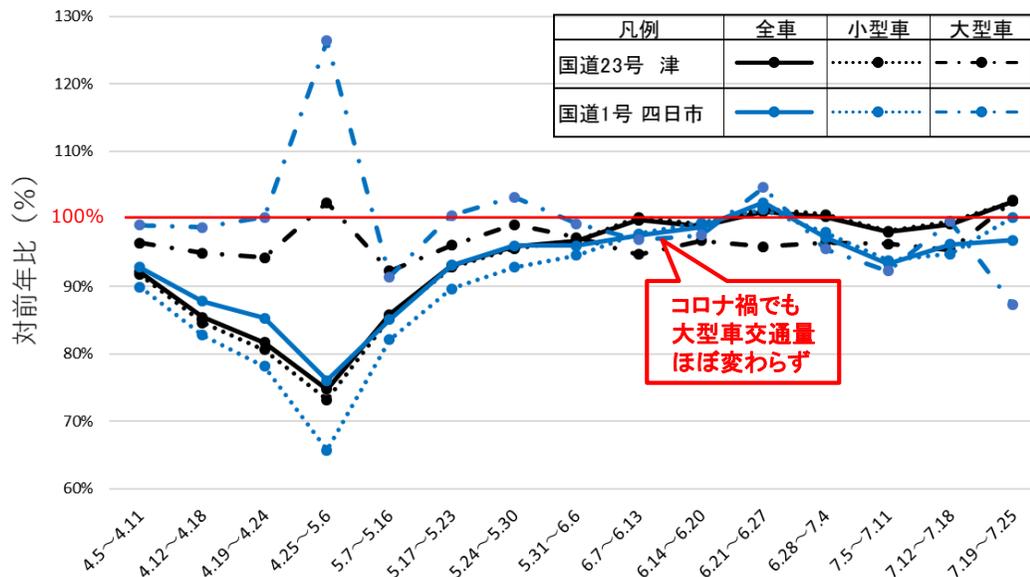
■ 新型コロナウイルス感染症による交通への影響

- 新型コロナウイルス感染拡大防止に係る緊急事態宣言下でも、大型車の交通量はほぼ変化なし。
- コロナ禍で宅配需要が増加するなど、ラストマイル物流の円滑化による物流生産性向上に向けた取組の必要性が高まる。

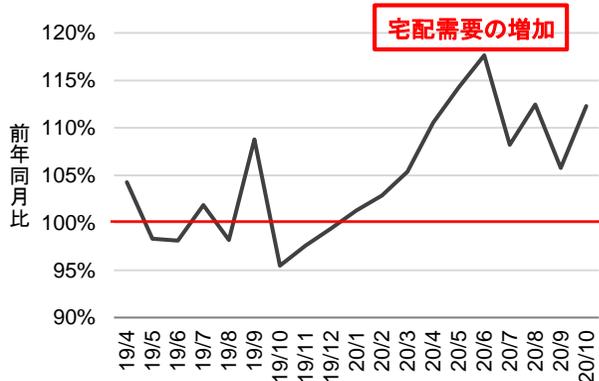
＜交通量の変化(緊急事態宣言前後)＞



出典：大型車交通量:トラカンデータ（平成31年,令和2年）

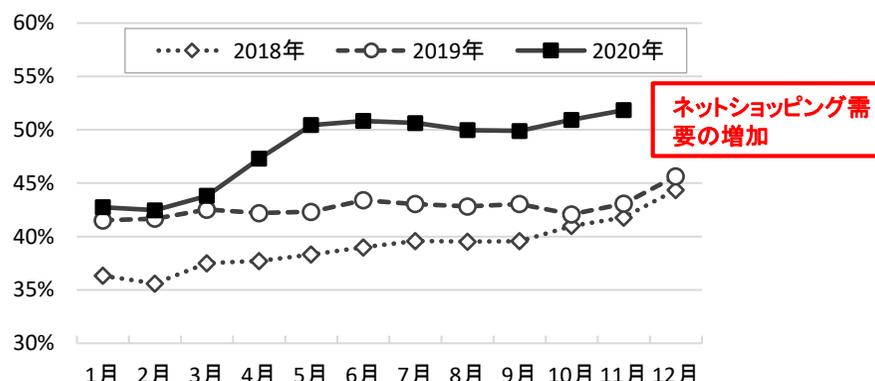


＜コロナ禍の宅配実績(宅配便取扱個数の対前年同月比)＞



出典：トラック輸送情報(令和2年(2020年)10月分、国土交通省)より作成

＜ネットショッピング利用世帯の割合の推移(二人以上の世帯)＞



出典：家計消費状況調査(令和2年(2020年)11月分結果、総務省統計局)より作成

4. 三重県の広域的な道路交通の課題

1. 県民の日常生活を支える交通に対する課題

(1) 観光地および施設周辺での局地的な渋滞の解消

- ・ 県内には全国的にも集客力の高い観光地が数多くあり、また鉄道網や幹線道路網により各地と結ばれているが、年末年始やゴールデンウィーク、さらには大規模イベントが実施される際には観光地やイベント施設周辺で渋滞が発生しており、来訪客の快適な移動や近隣住民の日常生活に支障が生じている。

(2) 県内道路の整備

- ・ 県内では国道 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、日常生活等に影響を与えている。また、全国的に見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が生じたり、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る。

2. 交流や経済活動を支える交通に対する課題

(1) 地域間道路交通ネットワークの機能の確保

- ・ 県内は主要都市が広く分散しており、各都市間は幹線道路等で結ばれている。
- ・ 県内外との交流・連携、地域づくりや産業振興等を進めていくためには、県民の皆さんがスムーズに移動できる交通基盤の整備や維持が重要であり、地域間を結ぶ高規格幹線道路等の整備を進める必要がある。

(2) 広域交通結節点へのアクセス交通の確保

- ・ リニア中央新幹線については、名古屋・大阪間の開業が最大8年間前倒しされたことから、東京・大阪間の早期全線整備や県内駅の早期決定に向けた取組を強化する必要がある。
- ・ なお、リニア県内駅は、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ため、鉄道やバスなど各交通機関相互のダイヤ接続や、継ぎ目の少ない乗継・乗換、わかりやすい案内など、来訪客を円滑に目的地へ誘導するためのアクセス機能を整備することが必要である。

(3) ミッシングリンクやボトルネックの解消

- ・ 県内では高規格幹線道路の延伸が進んでいるが、未整備区間が存在するなど道路整備は道半ばにあり、ミッシングリンク解消が求められている。

(4) 総合港湾としての四日市港の機能強化

- ・ 四日市港においては、県内産業だけでなく、日本海側方面をも含む中部圏等の産業を物流面から支えるため、東海環状自動車道（西回り）等の早期整備を働きかけることによって周辺道路網の充実を図ることで、総合港湾としての役割をより大きく果たしていくことが求められている。

4. 三重県の広域的な道路交通の課題

3. 安全・安心な交通に対する課題

(1) 安全・安心な移動の実現

- 交通は、あらゆる社会経済活動の基盤であり、その機能が常時適切に維持されることが、県民の暮らしの安定につながる。そのため、事故や自然災害などによる交通の運行障害の低減などにより、交通の安定的な機能維持を図ることが必要である。

(2) 災害に強い交通施設の整備の推進

- 自然災害に対する交通面における安全性・信頼性の確保に向けて、代替性の高い交通ネットワークの形成や、駅、港湾、道の駅などの施設における防災機能の強化が求められる。

(3) 命を支える道路の整備

- 広域に被害を及ぼす台風や集中豪雨、さらには南海トラフ地震による津波被害など、自然災害の脅威は、今後一層深刻化することが予測されており、これらの災害から地域の安全・安心を支える道路の整備が求められている。

4. 次世代を支える交通に対する課題

(1) 新たな交通技術や情報通信技術を活用した交通のあり方の検討

- 超小型モビリティの普及や自動運転技術の実用化により、これまで移動が困難だった方々への支援ができるようになり、外出する機会が増えたりするなど、人々の移動が今後大きく変わってくると思われる。また、交通系 IC カードや携帯情報端末機器のさらなる発達や普及などにより、公共交通の利便性が向上するとともに、移動方法も変化することが想定されるため、将来の変化を見据えた今後の地域の交通のあり方を検討する必要がある。

5. 三重県の広域的な道路交通の基本方針

1. 広域道路ネットワークの基本方針

(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

- ・ 県民の日常生活などに影響を与えている、県内の観光地や施設周辺で発生する局地的な渋滞や国道1号、23号などの幹線道路で発生する慢性的な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するとともに、交通需要マネジメントなどソフト施策も合わせた対策を講じることにより、交通の円滑化を図る。

(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

- ・ 県内の主要都市は、広く分散しているため、県内はもとより、県外とも交流・連携などを進めるために、県民のみなさんがスムーズに移動するための都市間ネットワークの形成を推進する。

(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

- ・ 輸送用機械器具製造業や電子部品・デバイス・電子回路製造業など、県内の製造業を中心としたものづくりにおいて、生産性を向上するため、四日市港など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の強化により、物流の効率化を図る。

(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

- ・ 県内の豊富な観光資源の活用や、南部地域の豊かな自然、歴史風土、農林水産物を活かした地域活性化のために、主要な観光地へのアクセスも含めた広域的な道路ネットワークの強化により、海外や県外からの来訪者の移動円滑化を図り、観光周遊や観光誘客を促進する。

(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

- ・ 広域に被害を及ぼす台風や集中豪雨、さらには南海トラフ地震による津波被害に備え、県民の皆さんの命と暮らしを守るとともに、安定的な物流を確保するために、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において、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り、代替性の高いネットワークの形成を図る。

5. 三重県の広域的な道路交通の基本方針

2. 交通・防災拠点の基本方針

(1) 広域交通結節点の機能強化

- ・ リニア中央新幹線の整備により国内外から当県へのアクセス利便性が飛躍的に高まることが予測され、次期遷宮(令和15(2033)年)においては、さらに多くの観光客が訪れるものと期待される。
- ・ 県内の交通結節点と観光地間、および相互の観光地間における移動が容易となるように、リニア駅、観光クルーズ港及び主要駅において各交通機関の接続時間の向上、継ぎ目の少ない乗継・乗換の実現、わかりやすい案内表示の整備などモーダルコネク트의強化を図る。

(2) リニア中央新幹線県内中間駅へのアクセス強化

- ・ リニア中央新幹線の名古屋～新大阪間の開業に伴い、県内で初めての広域交通結節点となる中間駅へのアクセス性向上のため、駅舎への高規格幹線道路や直轄国道バイパスなどの幹線道路ネットワークの整備促進やこれらの幹線道路へのアクセス道路の整備により、県内外から駅舎への速達性の向上を図る。

(3) 安全・安心を高めるための防災拠点の機能強化

- ・ 大規模地震をはじめとするさまざまな災害発生時における交通の安全性や信頼性確保のために、代替性が高く強靱な交通ネットワークの形成に加え、駅、港湾、道の駅などの施設における防災機能の強化を図る。

3. ICT交通マネジメントの基本方針

(1) 次世代を見据えた交通基盤の整備

- ・ 超小型モビリティの普及や自動運転技術の実用化など、新たな交通技術を活用した環境への配慮や交通基盤の改良を図る。
- ・ また、多様な行動目的に対する交通手段について、GPS(全地球測位システム)、ICT(情報通信技術)を活用し、いつでもどこでも携帯端末を利用することにより、適切に情報提供ができる環境づくりを推進する。
- ・ さらに、ビッグデータの活用により、外国人観光客の移動状況や渋滞及び交通事故発生状況について、実態を把握し、道路利用者や地域特性に応じた交通需要マネジメントなどの取組みを推進する。