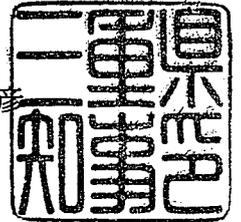


県土第07-52号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

三重県知事 野 呂 昭 彦



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありました「今後の道路行政についての意見・提案の提出について」の本県の意見・提案は別添のとおりです。

三重県県土整備部

高速道・道路企画室

TEL 059-224-2739

FAX 059-224-2310

(1) タイムスケジュールを立てた計画的な道路整備と安定的な道路財源の確保

三重県の道路整備は遅れており、道路整備が着実に推進されることが必要です。

三重県では、平成25年に迎える第62回神宮式年遷宮を契機とした地域活性化に向けて、新名神高速道路、東海環状自動車道、紀勢自動車道、熊野尾鷲道路や国道1号北勢バイパス、国道23号中勢バイパス、第二伊勢道路などの幹線道路網を概成し、概ね10年後に完成するよう、整備目標を定めた取組を行っています。

一方、県が管理する道路においては、平成15年から15年間の事業実施計画である「新道路整備戦略」を策定公表し、策定から5年間の重点整備期間に早期に事業効果が発揮できる箇所に重点的に投資するなど、「選択と集中」による効率的な道路整備に取り組んでいます。

また、近い将来、県内の道路構造物が老朽化し、更新時期が一時期に集中することから、適切な時期に必要な維持・修繕・更新を行う必要があります。現在「長寿命化修繕計画」の策定に取り組んでいます。

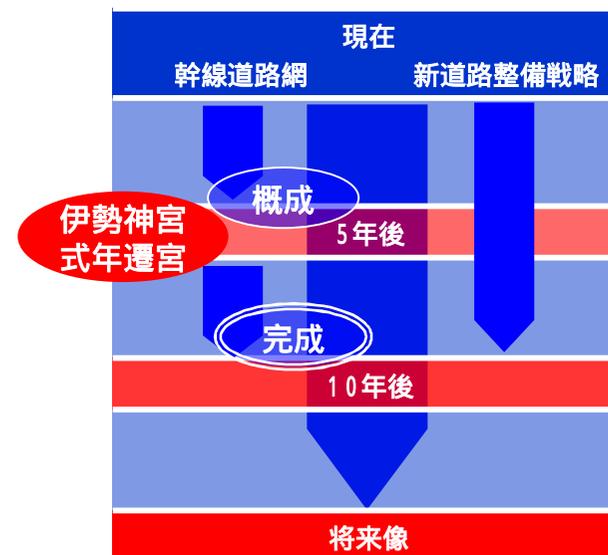
さらに、三重県をもっと元気にしていくためには、中部圏、近畿圏の広域的な計画を含めた長期的な道路ネットワークのビジョンを描いていく必要があると考えます。

このように、道路整備は中長期的な取組が必要であり、整備計画の作成にあたっては、少なくとも概ね10年程度の整備計画を踏まえた上で、優先的に取組むものを5年間の計画に盛り込むことも必要と考えます。

また、計画した時間軸の中で地域の将来像を実現するため、そして、企業立地等民間活力を活用し、地域の活性化を進めるためにも供用時期の明示が求められており、事業の整備目標を定めタイムスケジュールを立てた整備が重要です。

これら三重県が必要としている、幹線道路網の形成、「新道路整備戦略」にもとづく道路整備、道路施設の適切な維持・修繕・更新を計画的に進めるためには、安定的な道路財源の確保が必要です。その中でも、地方が進める道路整備に必要な仕組みとして、地方道路整備臨時交付金制度、及び地方特定道路整備事業制度の継続・拡充が必要です。

今年度はじめに道路特定財源の暫定税率が一時失効したことにより、地方の道路行政は混乱し不安定な状況に陥りました。また、平成21年度からの道路特定財源の一般財源化が閣議決定されるなど、真に必要な道路整備を推進できるか不透明な状況です。このため、真に必要な道路整備を計画的に進めるために必要な財源の確保と仕組みの維持が必要です。



(2) 地域の実情を踏まえた課題に対応できる評価手法

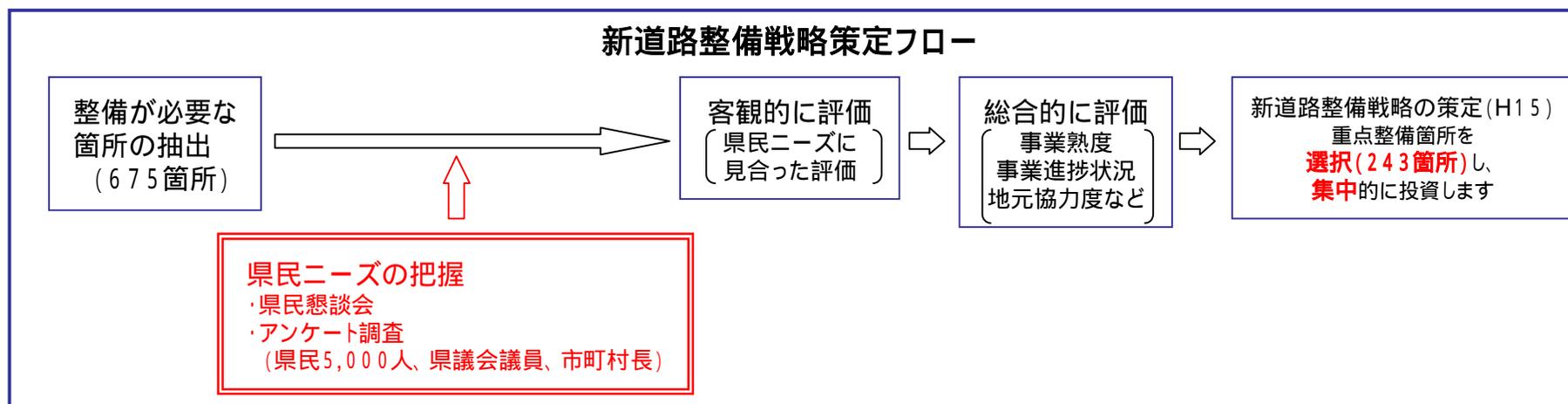
三重県は、南北に約170kmと長く、伊勢湾岸沿いに点在して都市が形成され、県土の約7割が中山間地域となっています。

地域の抱える課題も、都市部においては、市街地への交通集中や踏切による渋滞、交通安全対策などの課題を抱えています。また、中山間地域においては、地域へ通じる唯一の道路に未整備区間が多く残っており、緊急車両の通行困難など日常生活に支障をきたしている地域がたくさんあります。

道路事業の実施においては、これまで事業効果を計る指標として、事業の費用対便益(B/C)分析結果が重要視されてきました。しかしながら、三重県の地域の課題解決や将来像の実現に向けた道路整備には、救急医療を支える「生命線」の確保、観光客の利便性の向上、大規模災害時に真価を発揮するネットワーク機能の形成、通行不能区間の解消などが求められており、新たな指標を導入した評価手法が必要となっています。

三重県の県管理道路の整備においては、「新道路整備戦略」において、アンケート調査や県民懇談会などに基づく様々な評価項目に加え、計画熟度、進捗状況、地元協力度などにより、総合的に検討し、さらに「選択と集中」による効率的・効果的な整備を行うため、整備箇所を決定しています。

このように、B/C中心の評価でなく、地域の実情を踏まえた課題に対応した整備が必要です。



(3) 地方負担の軽減

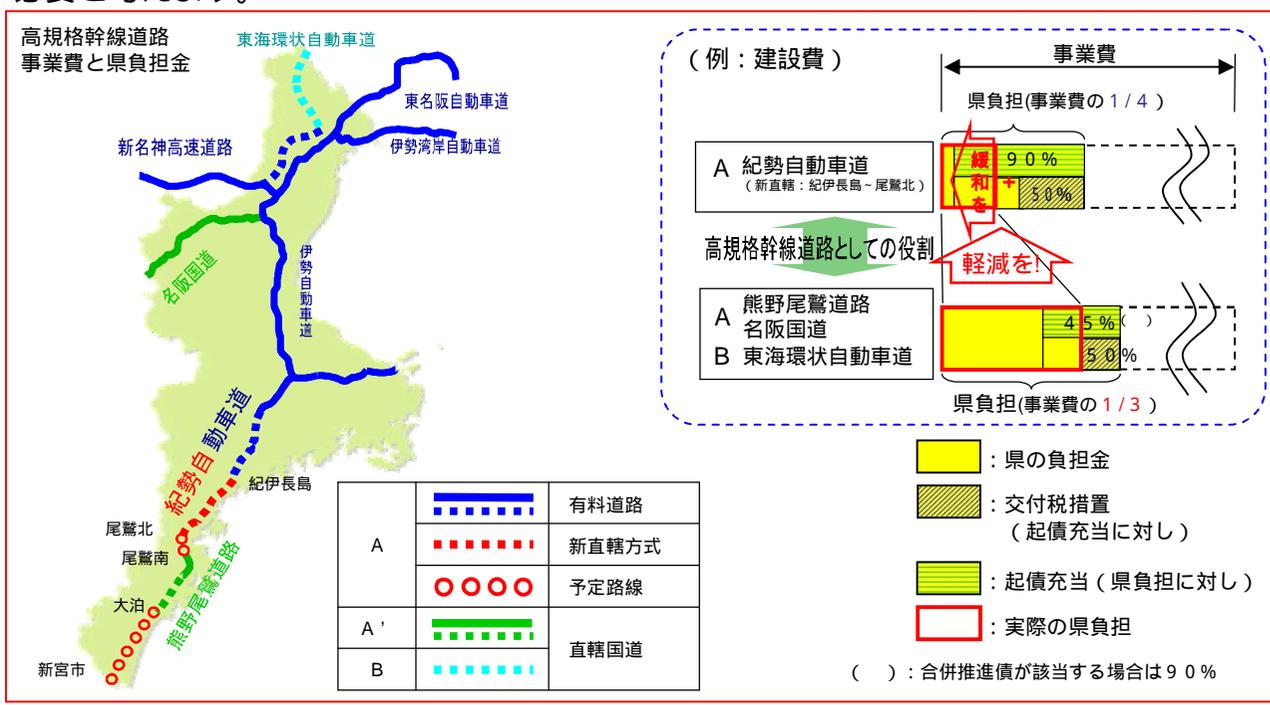
熊野尾鷲道路（A'路線）、東海環状自動車道（B路線）及び名阪国道（A'路線）については、直轄国道として建設及び維持管理・修繕されています。これらは紀勢自動車道、新名神高速道路、東名阪自動車道などとネットワークされており、高規格幹線道路としての役割を担っています。しかしながら、県の負担率は新直轄方式（A路線）と異なり大きくなっています。そのため、これらの道路が受け持つ役割と地方負担の考え方について整理し、軽減されることが必要です。

本県では、平成25年に迎える第62回神宮式年遷宮を契機とした地域活性化に向け、幹線道路網の整備を進めており、今後、平成20年度以降の2～3年後に事業費のピークを迎えることが予想されます。このような本県にとっては、平成20年度より実施されています地方道路整備臨時貸付制度は、事業費の平準化と財政負担の軽減に大きく寄与しています。

このため、引き続き、地方道路整備臨時貸付制度が継続されることが必要です。今後、県予算の縮小が予想される中、地方道路整備臨時貸付金の後年度償還が大きな負担となるため、後年度償還に対する財政措置をなされることが望まれます。

また、新直轄高速道路整備の交付税割増措置については、すべての事業実施団体を対象に実質的に地方負担が生じないように割増算定条件をさらに緩和する措置が必要と考えます。

さらに、県内の道路構造物の多くは、高度経済成長期に建設されており、今後、維持・修繕費が大幅に増加していくことが予想されます。県予算の縮小が予想される中、これらの費用も大きな負担となってくるため、小規模な維持・修繕を対象とした補助事業を新設するなど、県が実施する維持・修繕に関する負担の軽減が望まれます。



現状 (1)

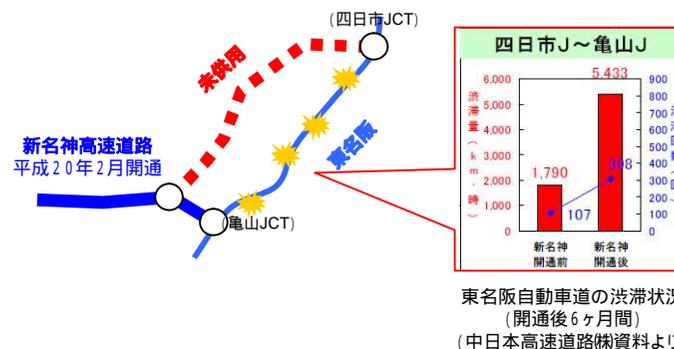
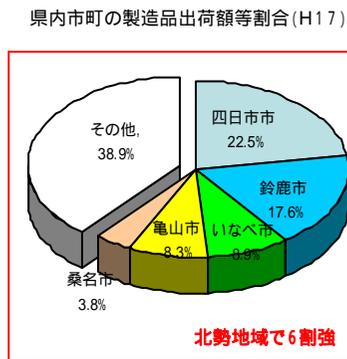
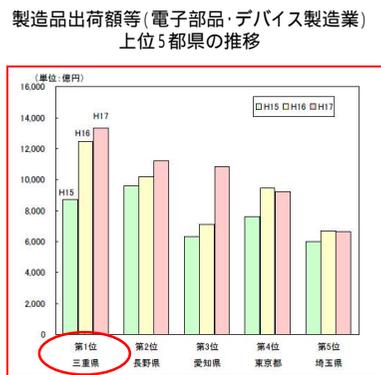
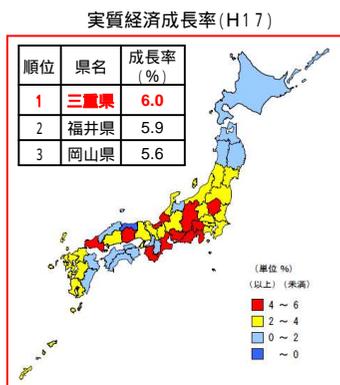
北勢・中勢地域における慢性化している渋滞

三重県は、実質経済成長率が1位(H17)であり、製造品出荷額等(電子部品・デバイス製造業)が1位と経済活動が好調です。

特に、北勢地域は、中京都市圏の一角を占めるとともに、中部圏と近畿圏を結ぶ主要な交通軸が通過していることから、製造品出荷額が県内の6割強を占めるなど、経済活動が活発な地域となっています。

しかし、東名阪自動車道、国道1号、23号などの幹線道路では、慢性的な渋滞が発生しています。

平成20年2月に新名神高速道路の亀山JCT～草津田上IC間が開通し、中部圏と近畿圏の交流・連携が促進されていますが、新名神高速道路の四日市JCT～亀山西JCT間が未開通のため、東名阪自動車道の交通量が増加し、新たな渋滞が発生しています。

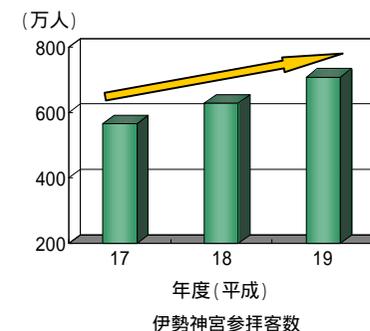


観光資源へのアクセスと周遊性

第62回伊勢神宮式年遷宮に向けて、既にお木曳き等の諸行事が始まっており、本番を迎える平成25年には、世界遺産「熊野古道」との相乗効果により、前回の840万人を上回る来訪者が予想されます。

また、伊勢・志摩地域、東紀州地域は、自然豊かな観光資源を豊富に抱え、観光交流を産業の柱として取り組んでいます。

しかし、県内外から伊勢へのアクセスルートや、伊勢・志摩から世界遺産「熊野古道」を有する東紀州への周遊性を高める道路等、幹線道路ネットワークが不足しています。

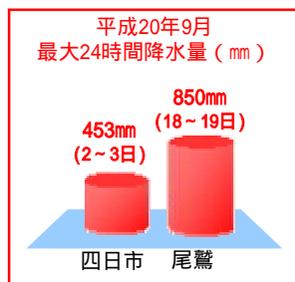
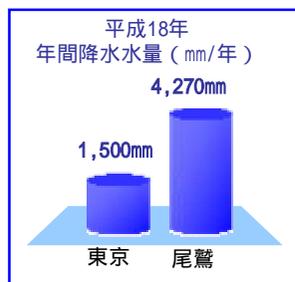


現状 (1)

生命をつなぐ道路「命の道」

三重県は、日本でも有数の多雨地域であり、今年も9月の大雨により大きな被害を受けたところです。東紀州地域では、命の道である国道42号が毎年のように台風等により通行止めになっており、地域が孤立化し、県民生活に大きな支障が生じています。また、海岸線に接している箇所もあり、災害で被災した場合、地域の孤立解消や救助活動などの応急対策が遅れ、一層被害の広がる恐れがあります。

医療面では、県南部では、重篤救急患者に対応できる第3次救急医療施設は伊勢にしかなく、熊野から伊勢へは現在約2.5時間を要しています。



平成16年9月 台風21号によって被災した国道42号

課題 (1)

三重県は、南北に約170kmと長く、北勢・中勢・南勢地域の各地域で様々な課題を抱えています。

北勢地域や中勢地域では、渋滞を解決するための、地域内交通と通過交通を分散する幹線道路ネットワークが必要です。南勢地域においては、豊かな観光資源へのアクセスと、周遊性を高める幹線道路ネットワークが整備されておらず、また、南勢地域へ通じる道は唯一国道42号しかないため、県民の生命をつなぐ「命の道」を確保するため、「新たな命の道」となる幹線道路の早期完成が必要です。

幹線道路ネットワークが必要です

現状 (2)

日常生活を支える道路

三重県は県土の約7割が中山間地域であり、これらの地域における医療機関や学校へのアクセス、日常の買い物の際に利用する唯一の生活道路では未改良区間が多く残っており、幅員狭小、線形不良などにより救急車両だけでなく、日常生活の通行に支障をきたしています。

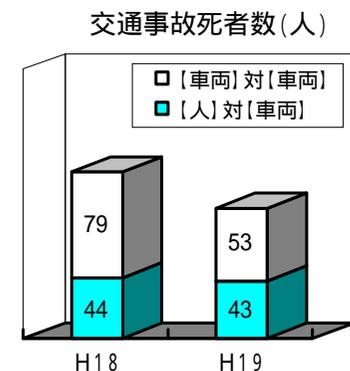
一方、市街地では、社会経済機能を担う地域の拠点施設へのアクセスと通過交通を担う幹線道路に自動車交通機能が集中しており、地域内交通と通過交通の輻輳や踏切による渋滞が慢性化しています。また中心部では、鉄道により市街地が分断され、一体的なまちづくりの障害となっています。

中山間地域：地理的、社会的諸条件が他地域に比べ不利な地域

安全な歩行者・自転車空間の確保

三重県の交通事故死者数は、人口10万人当り交通事故死者数が平成19年度には6.30人と、前年度の8.94人に比べ減少傾向にあるものの、全国平均は4.50人と、全国的には高い水準となっています。

また車両対車両の死亡者数は減少傾向にあるものの、人対車両の死亡者数は前年度と同程度となっています。



課題 (2)

三重県は、伊勢湾岸沿いに点在して都市が形成され、県土の約7割が中山間地域となっています。地域の抱える課題も、都市部においては、市街地への交通集中や踏切による渋滞、交通安全対策などの課題を抱えています。また、中山間地域においては、地域へ通じる唯一の道路でも未整備区間が多く残っており緊急車両の通行困難など、日常生活に支障をきたしている地域がたくさんあります。また、歩行者、自転車が安全に利用できる移動空間の確保などの課題を解決する必要があります。

県民に身近な県管理道路の計画的で効果的な整備が必要です

現状 (3)

多くの道路構造物の老朽化

三重県の管理する橋梁は、全体で約4,000橋ありますが、20年後には建設後50年を経過する割合が5割を超えます。このように、県内の多くの道路構造物は、高度経済成長期に建設されており、更新需要時期が一時期に集中することが見込まれます。

劣化が進む道路構造物



国道23号木曾川大橋 鋼材破断状況



(出典：国土交通省 三重河川国道事務所)



課題 (3)

更新需要時期が一時期に集中することがないように、道路施設の健全性を的確に把握し、適正な時期に必要な維持・修繕・更新を計画的に実施するための仕組みが必要です。

本県の厳しい財政状況の中、維持・修繕・更新の予算も縮減を余儀なくされています。このため、これら小規模な維持・修繕などの事業も補助事業の対象とするなど、県が維持・修繕を計画的に実施できるための制度の拡充・新設が必要です。

計画的な維持修繕が必要です

(1) 目指すべき将来像

「産業」「観光」「安全・安心」の3つの元気によって、三重をもっと元気に、もっとワクワクする舞台にします。

「産業」でもっと元気に
北勢地域の好調な経済活動をますます元気にするために、渋滞解消や広域交流・連携の強化を図ります。

「観光」で地域を元気に
地域資源を生かした交流・連携を広げて、地域の活性化を図ります。

「安全・安心」でこころを元気に
リダンダンシー機能の確保、医療施設への移動時間の短縮、交通安全対策、緊急輸送道路の整備などにより
日々の暮らしと災害時等緊急時の安全・安心を支えます。

北勢地域など産業集積地で
渋滞が慢性化

都市部の渋滞対策や
広域交流・連携を強化

新規企業の立地、製造品出荷額の増加

①産業でもっと元気に



魅力あふれる観光資源が
あるがアクセス性、周遊性が悪い

観光資源の有効活用やアクセス性
向上で交流・連携を促進

観光客の増加、地域の活性化

②観光で地域を元気に



災害時の孤立化
交通事故死者数が多い

日々の暮らしと救急時の
安全・安心を確保

交通安全対策、医療支援、
災害時の孤立化防止

③安全・安心でこころを元気に



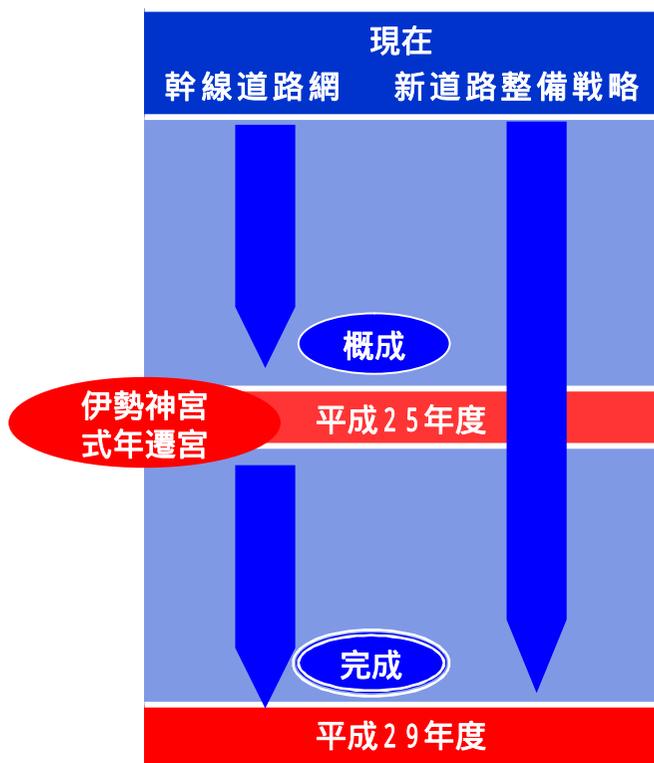
三重をもっと元気に！もっとワクワクする舞台に！

(2) 将来像の実現に向けての取組み

- 1) 平成25年の伊勢神宮式年遷宮を契機とした地域活性化に向けて、幹線道路網を概成させる。また、概ね10年間で、幹線道路網を完成させる。

平成25年の第62回神宮式年遷宮には、世界遺産「熊野古道」との相乗効果により前回の840万人を上回る来訪者が予想されます。このため、紀勢自動車道、熊野尾鷲道路、新名神高速道路、東海環状自動車道、伊勢志摩連絡道路、北勢バイパス、中勢バイパスなどの県内の幹線道路網について、式年遷宮までに概成することを目指し重点的な整備に取り組んでいます。

また、今後概ね10年間で、これらの幹線道路網を完成させます。

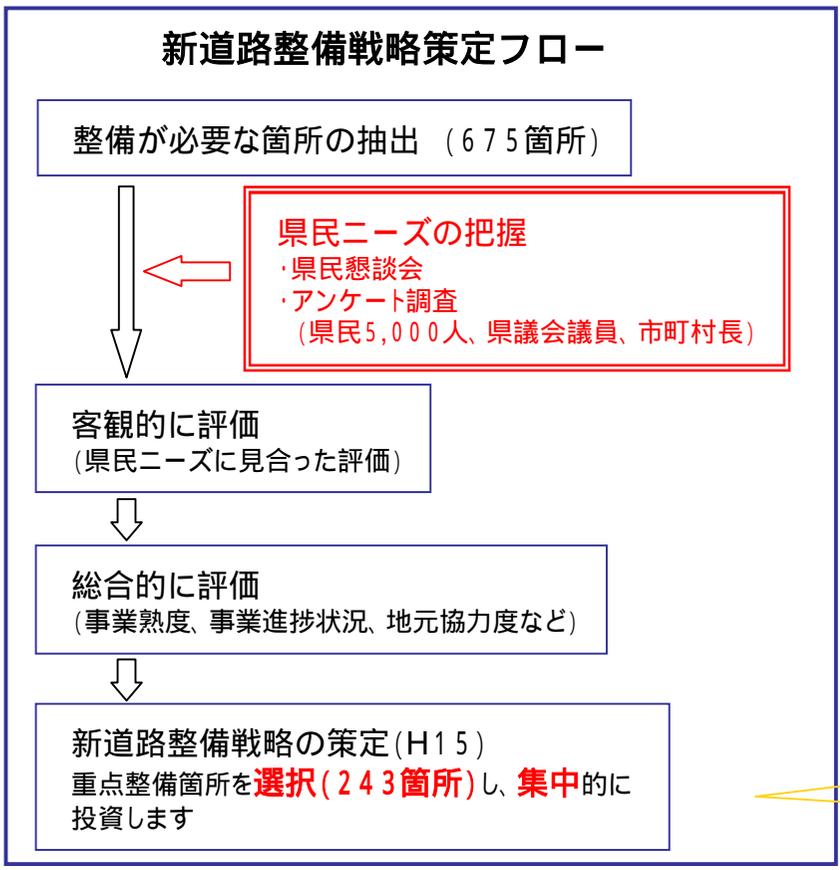


10年後



2) 「新道路整備戦略」等によって県管理道路の効果的な整備に取り組む

県管理道路については、限られた予算の中で県民ニーズに応えるため、県民アンケートや県民懇談会などにより地域ニーズを把握し、平成10年に「道路整備10箇年戦略」、平成15年に15カ年の道路整備計画である「新道路整備戦略」を策定し、15年後の将来像に向け「選択と集中」による効果的な整備に取り組んでいます。現在、中期計画の動向も踏まえながら、「新道路整備戦略」の見直し作業に取り組んでいます。



県民懇談会

見直しに関する県民5,000人アンケート

県民ニーズなどの社会情勢や公共事業を取り巻く環境の変化に対応するため、現在見直し作業中です

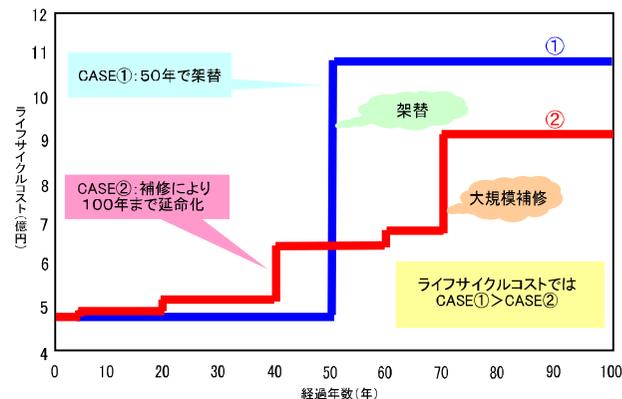
3) 長寿命化修繕計画等によって計画的な維持修繕に取り組

三重県が管理する橋梁は、全体で約4,000橋ありますが、20年後には建設後50年を経過する割合が5割を超えます。橋梁長15m以上の約1,200橋について、平成18年度から20年度に点検を実施し、平成21年度に「長寿命化修繕計画」を策定します。

道路施設の適正な維持管理を実施することにより、道路施設の損傷を未然に防止し、安心して利用できる道路環境の確保に努めます。



長寿命化修繕計画イメージ



適切な時期に維持・修繕・更新

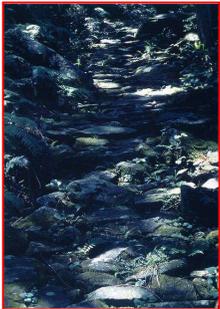
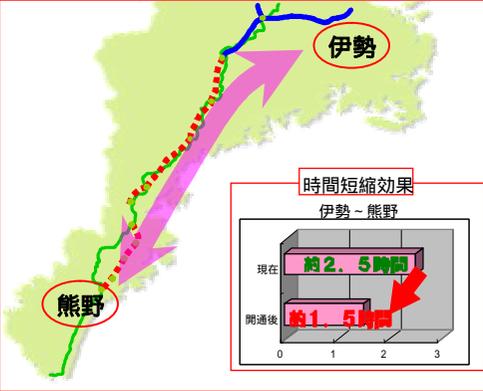
既存構造物の延命化
 適切な時期に塗装することにより橋梁の延命化をはかる



施工前



施工後

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
<p>伊勢神宮式年遷宮を契機とした地域活性化に向けた幹線道路網整備</p>	<p>紀勢自動車道・熊野尾鷲道路</p>  <p>熊野古道</p>  <p>紀勢自動車道 紀勢IC (仮称) 平成20年度開通予定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 熊野古道の年間入り込み客数は、世界遺産に登録された平成16年以降急増しており、観光地としての魅力が増大しています。 平成25年の式年遷宮を契機に、多くの観光客を伊勢から世界遺産を有する東紀州地域へ迎え入れ、地域の活性化へと繋げていきます。 平成16年9月の台風21号により紀北町海山において国道42号が被災し、約80時間もの間通行不能となりました。このため尾鷲市民の24000人が約12時間にわたり孤立化し、3日間で延べ6,700人が学校へ登校できないなど、日常生活に大きく影響しました。 平成19年7月の台風4号でも、尾鷲・熊野市民6,000人が孤立状態になりました。 近い将来、東海・東南海地震の発生も想定されており、災害や異常気象に強いライフラインとしての効果が期待されています。 県南部では、第三次救急医療施設が伊勢市にしかなく、熊野市から伊勢市へ所要時間は2.5時間を要します。紀勢自動車道や熊野尾鷲道路の整備により、医療施設への定時性が確保されるとともに約1時間もの所要時間の短縮が見込まれます。  <p>熊野古道伊勢路入り込み客数</p>  <p>医療施設への時間短縮効果</p>	

新名神高速道路

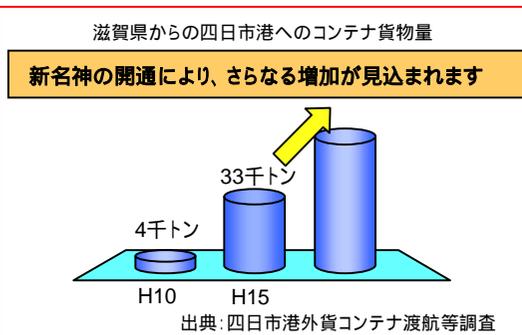


平成20年2月 亀山~草津田上間 開通

- ・新名神高速道路(草津田上IC~亀山JCT)の開通により、京都~伊勢間の移動時間が2時間45分から50分短縮され1時間55分となりました。
- ・この開通により、伊勢方面への観光客も増加の傾向にあり、平成20年10月には、これまでの京都~津、四日市間の高速バス路線に加え、新たに京都~伊勢間の高速バス路線が運行されることとなり、関西方面と伊勢志摩方面の交流が促進されています。
- ・新名神高速道路の開通により、輸送時間の短縮や定時制が確保されることで、2つのスーパー中枢港湾(伊勢湾、大阪湾)の連携が強化され、物流の効率化と産業基盤の強化となることが期待されます。

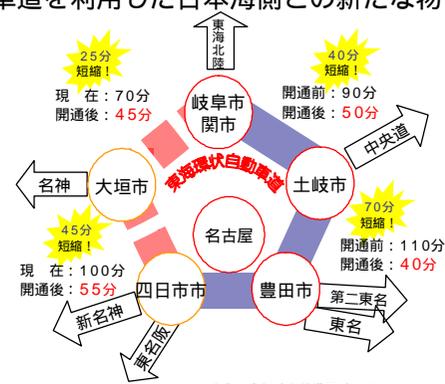


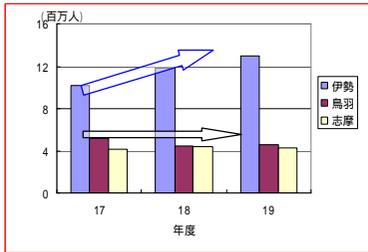
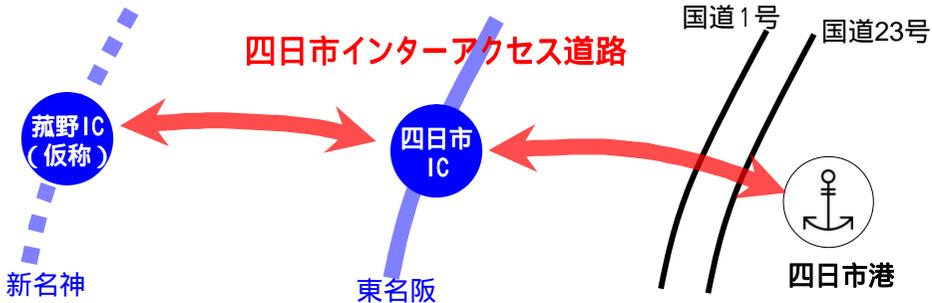
(西日本高速道路㈱資料より)



東海環状自動車道

- ・名古屋市を中心とする、30~40km圏に位置する四日市市、大垣市、岐阜市、瀬戸市、豊田市等の諸都市を有機的に結ぶ高規格幹線道路の環状道路であり、環状道路が完成することにより、四日市~大垣市~岐阜市・関市間の所要時間が大幅に短縮され、東海北陸自動車道を利用した日本海側との新たな物流が生まれる事が期待されます。
- ・また、第二東名・名神(伊勢湾岸道路)や東名高速道路、名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、東名阪自動車道と相互に連絡する交通の要所となるため、既に東回りの区間で企業誘致が進んでいるように、三重県内においても新たな企業誘致が期待されます。



<p>伊勢志摩連絡道路 (第二伊勢道路)</p>  <p>伊勢志摩連絡道路(第二伊勢道路)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・伊勢市への観光客は、近年増加していますが、鳥羽・志摩への観光客は、横ばいとなっています。 ・伊勢志摩連絡道路の整備により、志摩市磯部への旅行時間が約12分短縮されるとともに、鳥羽市内の渋滞が解消され円滑な観光交通の確保が期待されます。 ・伊勢から風光明媚な観光資源が豊かな志摩地域や東紀州地域へのネットワークを形成することで、平成25年の式年遷宮を契機に多くの観光客に周遊していただき、地域の活性化へと繋がります。 	 <p>伊勢・鳥羽・志摩入込み客数</p> <table border="1"> <caption>伊勢・鳥羽・志摩入込み客数 (百万人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>伊勢</th> <th>鳥羽</th> <th>志摩</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17</td> <td>10.5</td> <td>5.5</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>12.0</td> <td>5.5</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>13.0</td> <td>5.5</td> <td>4.5</td> </tr> </tbody> </table>	年度	伊勢	鳥羽	志摩	17	10.5	5.5	4.5	18	12.0	5.5	4.5	19	13.0	5.5	4.5	
年度	伊勢	鳥羽	志摩																
17	10.5	5.5	4.5																
18	12.0	5.5	4.5																
19	13.0	5.5	4.5																
<p>四日市インターアクセス道路 (四日市湯の山道路)</p>  <p>高角IC付近</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・四日市市街地は三重県の商工業の中心地として社会経済活動が活発ですが、幹線道路から生活道路まで渋滞が慢性化しています。 ・四日市インターアクセス道路は、四日市港と東名阪自動車道の四日市IC、新名神高速道路の菟野IC(仮称)を地域交通と分離しながら連携し、走行時間の短縮による利便性・生産性の向上など地域の発展に大きく寄与するものと期待されます。 	 <p>菟野IC(仮称) 四日市IC 新名神 東名阪 国道1号 国道23号 四日市港</p>																	

今後の道路行政についての意見・提案

道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式

三重県

	<p>国道1号(北勢バイパス)</p>  <p>(出典:国土交通省 北勢国道事務所)</p>	<ul style="list-style-type: none">・国道1号と国道23号は、四日市市の中心街を通り、また、沿道には工場の立地が進んでいるため、慢性的な交通渋滞が発生しています。・北勢バイパスが完成することにより、国道1号と国道23号並びに、内陸部の生活道路の交通を適切に分散し、交通渋滞の解消が期待されます。さらに、ネットワークが形成されることにより、北勢バイパス周辺への企業誘致が期待されます。	
	<p>国道23号(中勢バイパス)</p>  <p>(出典:国土交通省 三重河川国道事務所)</p>	<ul style="list-style-type: none">・国道23号は、鈴鹿市、津市、松阪市の沿岸部を結ぶ幹線道路であるため多方面から交通が集中し、交通渋滞が引き起こされています。・中勢バイパスが完成することにより、内陸部へ交通を分散でき、交通渋滞の解消が期待されます。また、中勢バイパス周辺の適切な土地利用が図られ、地域経済発展が期待されます。	

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
<p>「新道路整備戦略」等による効率的・効果的な県管理道路の整備</p>	<p>国道422号</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の住民が小・中学校や病院などの施設へアクセスするための唯一の道路であり、生活に欠かせない道路ですが、幅員狭小区間や線形不良区間、山側法面が危険な箇所などがあります。 ・これらの課題を解消することで、生活道路として、また緊急時の輸送道路としての機能が確保されます。 	
	<p>国道260号 南島バイパス</p>  <p>国道260号現況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・熊野灘沿いを連絡する唯一の幹線道路ですが、リアス式海岸が連続する厳しい地形条件により急カーブ、急勾配、狭小な幅員の区間が多く残っており、幅員が狭小なため交互通行に3分間も信号で待たなければならない区間があります。 ・バイパスを整備することで、緊急車両の通行や小・中学校、高校などへの通学路の安全確保、また、都市部への輸送時間が短縮することにより地場産業である漁業の競争力向上により、地域の生活を支えることが期待されます。 	



国道422号現況



国道260号現況



	<p>主張地方道 一志美杉線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道一志美杉線は旧美杉村から津市内へ連絡している広域幹線道路ですが、地域の住民が病院や通勤などに利用している生活道路となっており、生活に欠かせない道路となっています。 ・現道は未改良区間が多く、幅員狭小区間や線形不良区間などが残っています。 ・これらの課題を解消することで、生活道路として、また緊急時の輸送道路としての機能が確保されます。 	 <p>現況</p>
	<p>自転車歩行車道の整備・あんしん路肩</p>	<p>あんしん路肩</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の無い道路で、歩行者等の通行が危険な状況となっている箇所において、既存の道路敷や路肩を有効活用することで、スピーディーで即効性のある歩行空間の整備に努めています。 	 <p>整備前</p> <p>整備後</p> <div data-bbox="904 1086 1827 1315"> <p>歩道設置事業</p> <p>測量 設計 用地測量 用地取得 工事</p> <p>あんしん路肩事業</p> <p>測量 工事</p> <p>約3年の短縮</p> <p>これまでの実績(H17~19)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道設置事業と比較し、約40%の事業費 ・約5,000m実施済み </div>

	<p>連続立体交差事業 (近鉄名古屋線 川原町駅付近)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄名古屋線・川原町駅付近は、三重県で最大の人口規模を有する四日市市の中心市街地の北部に位置し、南北に走る幹線道路の国道1号、国道23号と、東西に走る中心市街地へのアクセス道路の連携する箇所ですが、4箇所の踏切によって渋滞が多発しています。 ・連続立体交差事業により、これらの踏切が除去されることで、踏切渋滞が解消され、踏切事故が排除されます。 ・さらに、鉄道により分断されていた地域との一体的な発展が期待されます。 	
	<p>都市計画道路 富田山城線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東名阪自動車道の四日市ICと四日市港を直結する産業道路、さらには防災道路としての役割を担う幹線道路ですが、広域交通と地域内交通の両機能を持つ国道1号との交差点で渋滞が慢性化していました。 ・平成18年度に、鉄道、国道1号と立体交差化したことにより、渋滞を解消し、産業活動、地域内生活活動および沿道環境の改善に寄与しています。 	

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他																				
<p>計画的な維持修繕</p>	<p>長寿命化修繕計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・三重県が管理する橋梁は、全体で約4,000橋ありますが、20年後には建設後50年を経過する割合が5割を超えます。 ・橋梁長15m以上の約1,200橋について、平成18年度から20年度に点検を実施し、平成21年度に「長寿命化修繕計画」を策定します。 ・道路施設の適正な維持管理を実施することで道路施設の損傷を未然に防止し、安心して利用できる道路環境の確保に努めます。 																					
	<p>名阪国道</p>  <p>(出典：国土交通省 北勢国道事務所)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・名阪国道の10kmあたりの死亡事故発生件数は、全国の自動車専用道路でワースト1(平成16年～19年)です。名阪国道の通行止めの状況は、年間40時間近くにも及んでおり、「事故」による通行止めが最も多くなっています。 ・名阪国道は、旧法令(「高速自動車国道等の構造基準(案)」)に基づいて整備しており、道路構造令の現行基準に対応したインターチェンジの改良、路肩拡幅等の改善及びハード・ソフト両面での交通安全対策を行うことにより安全安心かつ快適な交通環境が確保されます。 <p>供用10km当りの死亡事故件数が多い路線(死亡事故件数)</p> <table border="1" data-bbox="1164 906 1839 1133"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成16年</th> <th>平成17年</th> <th>平成18年</th> <th>平成19年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>名阪国道 (0.82)</td> <td>名阪国道 (1.09)</td> <td>名阪国道 (1.36)</td> <td>名阪国道 (0.96)</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>近畿道(阪和道) (0.74)</td> <td>近畿道(西名阪) (0.90)</td> <td>近畿道(西名阪) (0.90)</td> <td>首都高速 (0.78)</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>中央道 (0.66)</td> <td>東名高速 (0.75)</td> <td>関越道(新潟線) (0.61)</td> <td>東名高速 (0.75)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典：警察庁)</p>		平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	1位	名阪国道 (0.82)	名阪国道 (1.09)	名阪国道 (1.36)	名阪国道 (0.96)	2位	近畿道(阪和道) (0.74)	近畿道(西名阪) (0.90)	近畿道(西名阪) (0.90)	首都高速 (0.78)	3位	中央道 (0.66)	東名高速 (0.75)	関越道(新潟線) (0.61)	東名高速 (0.75)	
	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年																			
1位	名阪国道 (0.82)	名阪国道 (1.09)	名阪国道 (1.36)	名阪国道 (0.96)																			
2位	近畿道(阪和道) (0.74)	近畿道(西名阪) (0.90)	近畿道(西名阪) (0.90)	首都高速 (0.78)																			
3位	中央道 (0.66)	東名高速 (0.75)	関越道(新潟線) (0.61)	東名高速 (0.75)																			