



1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

【要望項目】制度・予算

- 1 東海環状自動車道大安IC～北勢IC（仮）間について、公表された開通見通しより一日も早い開通を図るよう、整備をさらに加速すること。
北勢IC（仮）～岐阜県境間の開通見通しの公表と早期全線開通に向け整備を推進すること。
中京圏の経済成長につながるネットワーク整備の加速に向けた財源確保となる高速道路料金体系の見直しを着実に進めること。
- 2 「熊野尾鷲道路（Ⅱ期）」について、公表された令和3（2021）年夏頃の開通見通しより一日も早い開通を図るよう、整備をさらに加速すること。
「熊野道路」および「新宮紀宝道路」の整備を推進すること。また、「紀宝熊野道路」における用地買収に早期着手すること。
「紀勢自動車道（勢和多気JCT～紀勢大内山IC間）」における4車線化の早期着手およびそれに必要な財源を確保すること。
- 3 鈴鹿四日市道路を令和2（2020）年度に新規事業化すること。
国道23号中勢バイパスの4工区開通見通しの早期公表、既開通区間の渋滞解消に向けた4車線化や立体化を推進すること。
- 4 国道1号北勢バイパスの国道477号バイパスまでの開通見通しの早期公表、全線開通に向けた整備を推進すること。
国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）の整備を推進すること。
国道42号松阪多気バイパスの渋滞区間の立体化の整備を推進すること。
- 5 鈴鹿亀山道路の都市計画決定に向けて支援すること。
さらなる産業発展を牽引する名神名阪連絡道路の早期事業化に向けて、国による調査を推進すること。
鈴鹿亀山道路および名神名阪連絡道路を「重要物流道路」として指定すること。
- 6 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、木曾三川および鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川・勢田川の直轄河川改修事業を確実に実施するための必要な予算を確保するとともに、3か年緊急対策後も事前防災・減災対策の加速化を図ること。
- 7 川上ダムについては、令和4（2022）年度の事業完了に向け、必要な予算を確保するとともに、一日も早く完成すること。
「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、名張川および木津川・服部川・柘植川の直轄河川改修事業を確実に実施するための必要な予算を確保するとともに、3か年緊急対策後も事前防災・減災対策の加速化を図ること。
- 8 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、三重県内における木津川水系直轄砂防事業を確実に実施するための必要な予算を確保するとともに、3か年緊急対策後も事前防災・減災対策の加速化を図ること。
- 9 七里御浜海岸における侵食対策を直轄事業化すること。
熊野川緊急対策特定区間における直轄河川改修事業を確実に実施すること。
熊野川の総合的な治水対策協議会でとりまとめた取組を確実に実施するため、国によるマネジメントを強化すること。
- 10 令和3（2021）年開催「三重とこわか国体」会場周辺を含む津松阪港直轄海岸事業を強力に推進すること。

11 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）を早期に全面開園すること。

《現状・課題等》

1 平成 31（2019）年 3 月 17 日に東海環状自動車道の東員ICから大安IC間と新名神高速道路の県内全区間が開通し、物流拠点へのアクセス性や定時性の向上、広域観光の拡大、災害対応力の強化など県内の道路ネットワークは大幅に改善されました。また、東海環状自動車道の大安IC～北勢IC（仮称）間については、令和 6（2024）年度に開通する予定であり、沿線地域では開通を見越した設備投資が進められています。北勢地域のさらなる産業振興や観光振興、県民の安全・安心の確保に向け、東海環状自動車道（西回りルート）のさらなる整備加速や開通見通しの早期公表、一日も早い全線開通が必要です。

中京圏の高速道路ネットワークは、整備時期や管理者によって料金が異なる上、東海環状自動車道が整備されていないため、交通量に偏りがあり、慢性的な渋滞が発生しています。中京圏の高速道路ネットワークを賢く使うために、東海環状自動車道の整備の財源確保につながる料金体系の見直しが必要です。

2 東紀州地域は、国土幹線軸から離れているという地理的条件から、交通体系の整備が遅れており、発生が危惧されている南海トラフ地震への備えとして、高規格幹線道路の整備による交通ネットワークの強化が必要です。また、国道 42 号は台風や豪雨等により度々通行止めが発生することから、国土強靱化に向けた国道 42 号のダブルネットワーク化が求められています。

一方、当地域は優れた観光資源や農林水産資源の活用による地域振興、企業立地による雇用の創出など地方創生のポテンシャルの高い地域であることから、道路ネットワークの強化によりさらなる地域の発展が期待されています。

3 北勢・中勢地域では、現道の国道 23 号の渋滞が著しく、社会経済活動において大きな損失となっています。渋滞緩和や企業活動の生産性の向上につながる道路ネットワークを強化するには、国道 23 号中勢バイパス、鈴鹿四日市道路の一体整備が必要です。

4 国道 1 号北勢バイパスの沿線地域では、これまでの部分開通により、沿線工場の従業員数が 10 年間で 1.5 倍増加したり、沿線の人口が 1 万 5 千人増加するなど、社会資本整備によるストック効果が発現しています。北勢地域のさらなる活性化には、残る区間の全線開通が必要です。

国道 1 号伊勢大橋周辺では、著しい渋滞が発生しています。また、伊勢大橋は、昭和 9（1934）年に完成してから長年にわたり激しい道路交通を支え続けてきた結果、著しく老朽化していることに加え、耐荷力不足により 20t 超過車両（特殊車両）が通行できず、迂回している状況です。伊勢大橋の架替で右折レーンを設置することにより、渋滞を解消するとともに、迂回している生産拠点間の輸送時間を短縮し、物流の効率化を図るためにもその整備推進が必要です。

国道 42 号松阪多気バイパスについては、平成 30 (2018) 年 3 月に暫定 2 車線での全線開通により交通量が増加しています。県道鳥羽松阪線との朝田町南交差点では、渋滞長が増加しており、本年度から工事に着手した立体化の整備推進が必要です。

5 鈴鹿亀山地域は産業集積地にあるものの、鈴鹿市中心部からは、高速道路へのアクセスに時間を要しています。高速道路への所要時間を短縮し、定時性を確保する鈴鹿亀山道路の都市計画決定に向けた国の支援が必要です。

東西方向には名神高速道路や新名神高速道路、名阪国道がネットワーク化されていますが、それらを南北に結ぶ幹線道路が整備されていません。地域のさらなる発展のためには、名神名阪連絡道路の整備が必要であることから、早期実現のために調査の推進が必要です。

また、平成 30 (2018) 年 3 月の道路法改正により、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路網を指定し、機能強化、重点支援を実施する「重要物流道路制度」が創設されました。これを受けて、物流上重要な役割を担う、鈴鹿亀山道路および名神名阪連絡道路を「重要物流道路」に指定するとともに、早期の整備が必要です。

6 国内最大の海拔ゼロメートル地帯を流域とする木曾三川においては、南海トラフ地震の今後 30 年以内の発生確率が 70~80%に引き上げられ、早急な堤防の耐震化が求められています。鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川や勢田川においては、平成 29 (2017) 年の台風第 21 号により、甚大な被害が発生し、氾濫危険水位を超過する洪水が発生しました。日本経済を支える石油化学コンビナート等の生産拠点が浸水により操業停止となれば、日本経済への影響は甚大であるため、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」による直轄河川改修事業の推進に必要な予算を確保するとともに、事前防災・減災対策の加速化を図るため、3 か年緊急対策後も予算の確実な確保が必要です。

7 上野遊水地、川上ダム、木津川・服部川・柘植川の河道掘削が完成することで、伊賀地域の治水安全度が向上するとともに、川上ダムにより伊賀地域の安定した水道水源確保が図られます。川上ダムは、令和元 (2019) 年 9 月から本体コンクリートの打設を開始しており、令和 4 (2022) 年度の完成に向け、予算の確実な確保が必要です。また、上野遊水地は平成 27 (2015) 年度に運用を開始していますが、さらなる治水安全度の向上のため、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」による直轄河川改修事業の推進に必要な予算を確保するとともに、事前防災・減災対策の加速化を図るため、3 か年緊急対策後も予算の確実な確保が必要です。

名張市内では、平成 29 (2017) 年の台風第 21 号で道路冠水、床下浸水が発生したことから、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」による直轄河川改修事業の推進に必要な予算を確保するとともに、事前防災・減災対策の加速化を図るため、3 か年緊急対策後も予算の確実な確保が必要です。

8 名張市街地を走る国道 165 号や近鉄大阪線には、多数の土石流危険渓流があり土砂災害のリスクに晒されており、要配慮者利用施設等も保全対象となっています。当該地区において、懸念される土砂・流木災害、河川の氾濫に対するリスクの低減が図られるよう、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」による木津川水系直轄砂防事業の推進に必要な予算を確保するとともに、事前防災・減災対策の加速化を図るため、3 か年緊急対策後も予算の確実な確保が必要です。

9 七里御浜海岸は、昭和 30（1955）年代以降、高波などにより海岸侵食が進み、井田地区海岸では前浜がほとんど消失し、高潮被害の発生が危惧されています。高潮被害の防止のために、人工リーフの整備および維持養浜を実施していますが、七里御浜海岸の高潮・侵食対策には、膨大な事業費や、熊野川流域の総合的な土砂管理、河口閉塞対策、景観への配慮など高度な技術が必要です。

熊野川流域では、堆積土砂撤去等の治水対策や長期化する濁水の影響等が課題となっています。現在、「熊野川の総合的な治水対策協議会」を設置し、堆積土砂撤去、流域の崩壊地対策、利水ダムの施設改良や運用改善などを行っていますが、熊野川緊急対策特定区間における直轄河川改修事業の推進、国によるマネジメント強化が不可欠です。

10 中勢地域の生活や産業の中心地である津松阪港海岸の背後地は、直轄海岸事業が着々と進むことにより地震・津波に対するリスク軽減が進んでいます。一方、台風の大型化や南海トラフを震源とする巨大地震の発生が危惧されていることから、さらなる事業の推進が必要です。

また、同海岸は、令和 3（2021）年に開催される「三重とこわか国体」のセーリング会場やビーチバレーボール会場として決定していることから、当大会の開催に間に合うよう、引き続き、直轄による会場周辺の堤防整備を進める必要があります。

11 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）は、平成 27（2015）年度に一部開園されましたが、木曾三川を軸とした交流と繁栄の歴史を紹介する場として、また地域活性化・交流促進のため、早期に全面開園することが必要です。

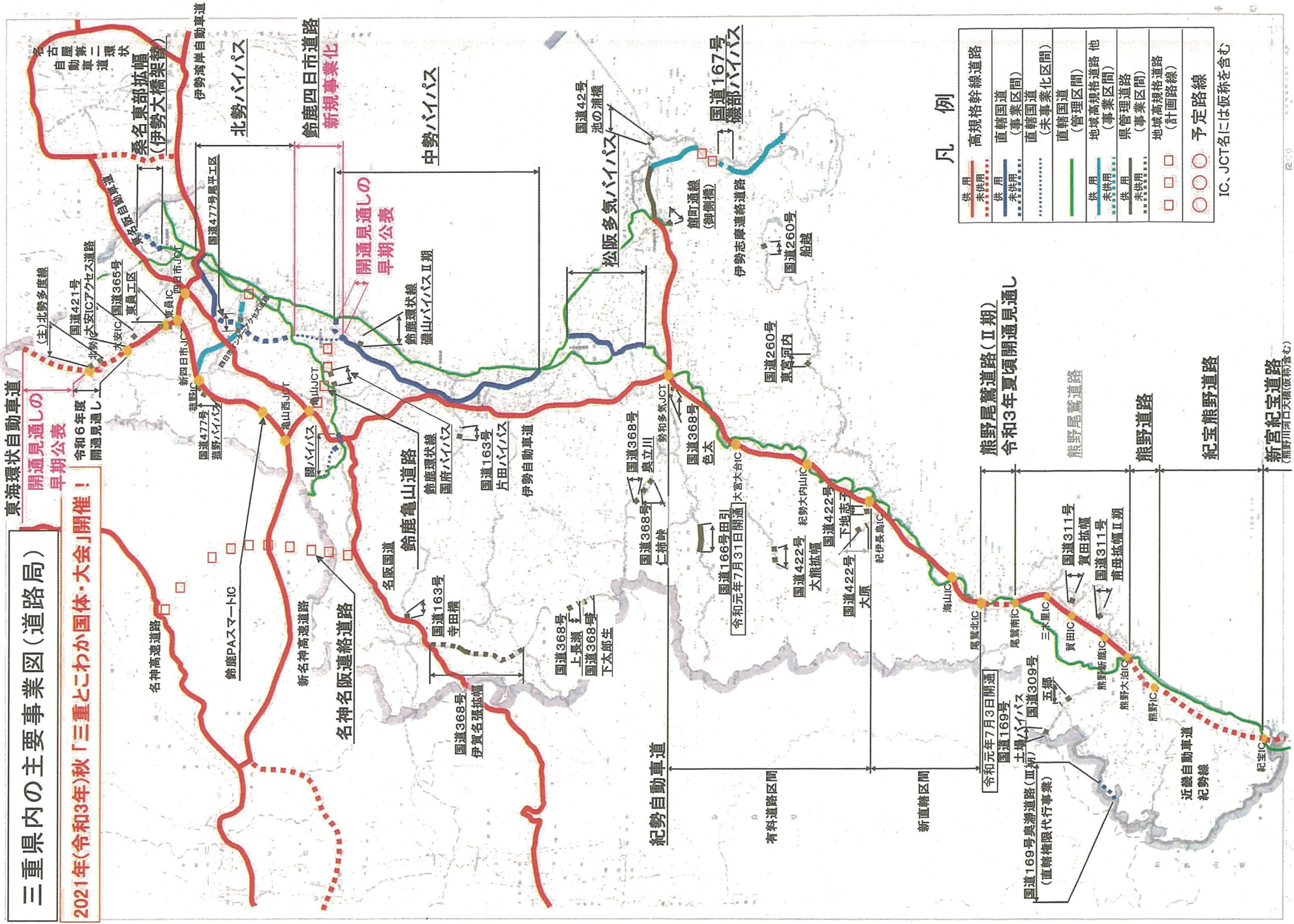
担当課名 県土整備部道路企画課、河川課、防災砂防課、港湾・海岸課、都市政策課

関係法令等 国土交通幹線自動車道建設法、道路法、河川法、砂防法、土砂災害防止法、海岸法、港湾法、都市公園法、水資源開発促進法、水資源機構法 等

三重県内の主要事業図(道路局)

2021年(令和3年)秋「三重とこわか国体・大会」開催！

東海環状自動車道
開通見通しの
早期公表



凡例

| | |
|-----|----------------|
| 供用 | 高規格幹線道路 |
| 未供用 | 直轄国道 |
| 供用 | 直轄国道(事業区間) |
| 未供用 | 直轄国道(未事業化区間) |
| 供用 | 直轄国道(管理区間) |
| 未供用 | 地域高規格道路他(事業区間) |
| 供用 | 県管理道路(事業区間) |
| 未供用 | 地域高規格道路(計画路線) |
| □ | IC |
| ○ | JCT |
| ○ | 予定路線 |

IC、JCT名には仮称を含む

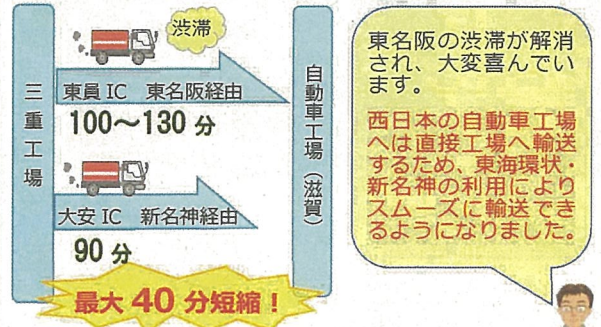
1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

中京圏のものづくりを支える高規格幹線道路整備推進 (東海環状自動車道)

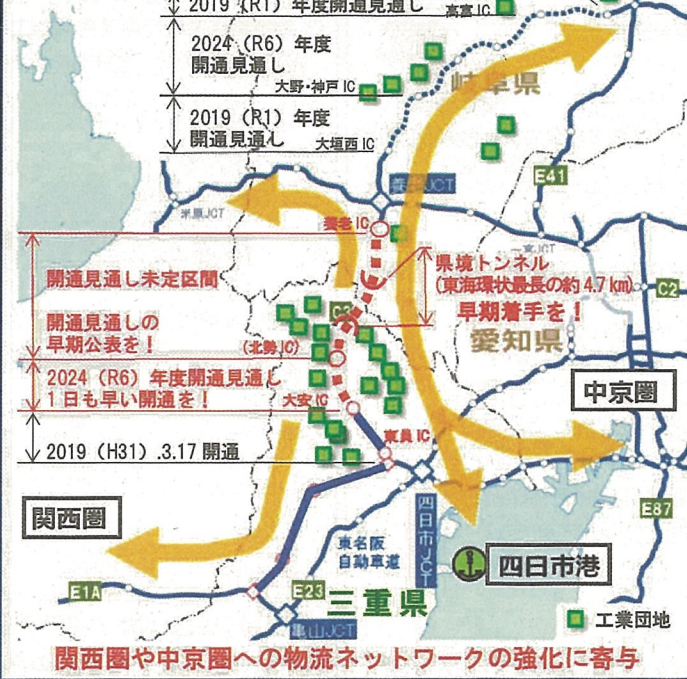
大安 IC 開通による輸送時間の短縮の効果

＜西日本に立地する自動車工場への輸送＞
 ■大安 IC 周辺 A 社の輸送時間変化 (滋賀工場への輸送 (例))
 1 日当たり 58 便×2 往復=116 便が大安 IC を利用



高速道路の開通で輸送時間の短縮を実感!

ネットワーク形成で産業が活発に



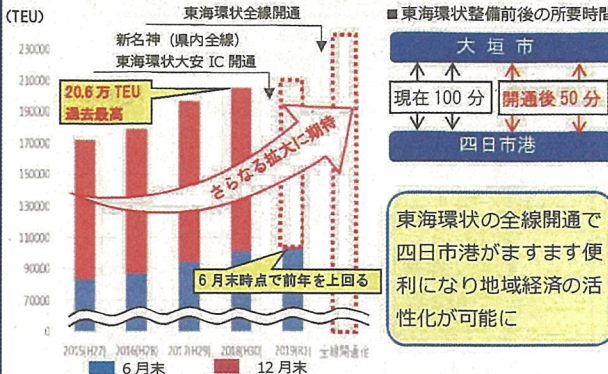
北勢 IC までの整備状況



大安 IC～北勢 IC 間のさらなる整備の加速を!

北勢 IC (仮)～岐阜県境間の開通見通しを!

＜四日市港の外貿コンテナ取扱数増加＞
 ■四日市港の外貿コンテナ取扱個数の推移と今後の期待



四日市港を活用した物流拡大のため早期全線開通を!

中京圏の高速道路料金体系の見直しを!

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会
 「第 2 回中京圏小委員会」三重県知事ヒアリング (R1.7.1)



- 三重県の主な意見
- ・必要なネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保
 - ・有料道路事業の拡大により生まれる直轄財源を活用し、三重県内の幹線道路の早期整備
 - ・伊勢湾岸道を通るルートや東海環状道の料金設定に配慮するとともに、大口ユーザー向けの支援制度等の創設

必要なネットワーク整備の加速に向けた財源確保を!

要望

- 1 東海環状自動車道大安 IC～北勢 IC (仮) 間について、公表された開通見通しより一日も早い開通を図るよう、整備をさらに加速すること。
- 2 北勢 IC (仮)～岐阜県境間の開通見通しの公表と早期全線開通に向け整備を推進すること。
- 3 中京圏の経済成長につながるネットワーク整備の加速に向けた財源確保となる高速道路料金体系の見直しを着実に進めること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進 (財務省、国土交通省)

東紀州地域の国土強靱化や、地方創生を支える近畿自動車道紀勢線

全線事業化が実現した紀伊半島一周高速道路

○ 紀伊半島のミッシングリンク解消に向けてさらなる事業の推進を！

紀伊半島・東紀州地域に係る今後の大規模イベント

令和3(2021)年：三重とこわか国体・三重とこわか大会
 令和6(2024)年：熊野古道世界遺産登録20周年
 令和7(2025)年：大阪・関西万博
 令和9(2027)年：リニア(品川～名古屋間)開業

三重県 勢和多気JCT 紀勢自動車道(優先整備区間*) 4車線化早期着手を！
 ※「高速道路の安全・安心基本計画(R1.9.10)」より

外資系ホテル(大台町) 紀勢大内山IC 令和3(2021)年夏頃開通予定！

熊野尾鷲道路(Ⅱ期) 1日も早い開通を！ 全体事業費340億円

熊野道路 整備推進を！ 全体事業費270億円

紀勢熊野道路 用地着手を！ 全体事業費850億円

新宮紀宝道路 整備推進を！ 全体事業費350億円

新宮道路 令和元(2019)年度新規事業化！

東紀州地域 奈良県 尾鷲北IC 尾鷲南IC 熊野大油IC (熊野IC) 熊野IC (紀宝IC) 和歌山県 (新宮北IC) 外資系ホテル

約1400億円 約1400億円

— 開通済み
 ... 事業中

すさみ申本道路 申本大池道路

○ 紀勢線延伸による周遊性向上を見越した観光誘客取組を推進中！

七里御浜ツーリストインフォメーションセンター(仮称)

外国人対応観光案内所、多言語化表示、トイレ整備等

新たな観光拠点

国内外からの旅行者受入態勢がさらに充実！

訪日客向け外資系ホテル

近の駅「パーク七里御浜」 ホテル進出箇所

熊野古道「長持道」

令和2年3月完成予定！

令和2年秋オープン予定！

紀伊半島の未来を支える 高速道路紀伊半島一周の早期実現を！

紀勢線の早期整備に向けた三重県の取組

○ 事業実施環境を整え円滑な工事発注を支援！

近畿道紀勢線推進プロジェクトチーム(PT)

用地買収を推進！ 精鋭部隊

地方の道路として破格の実績

三重県埋蔵文化財センター熊野整理所

令和元年度から新たな拠点を設置！ 新たな精鋭部隊

※事務所は保育園跡地を活用

5人体制の新チーム！

紀勢線の文化財調査を集中的に実施

○ 事業進捗に向けた支援スケジュール (三重県作成)

| | H29年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度以降 |
|---------|---------------------|-------|------|--------|
| 紀勢線PT設置 | 用地買収 | | | |
| 新宮紀宝道路 | 用地買収 41億円 | | | |
| 熊野道路 | 用地買収 24億円 | | | |
| 紀勢熊野道路 | R1年度埋蔵文化センター熊野整理所設置 | | | |

★R1.7月 地元説明会実施

凡例 用地買収 埋文調査

県が支援 用地買収 埋文調査

効率的に工事用地を確保

三重県の支援体制を活用し、さらなる整備のスピードアップを！

災害時の救急救命・復旧活動を支える「命の道」紀勢線

○ 災害に強いネットワークの構築に向けた課題

東紀州の玄関口 唯一の幹線道路

紀勢自動車道(優先整備区間)は特定更新(大規模な更新工事)における長期通行止めリスク有

東紀州南部地域では国道42号の8割超が津波で浸水するおそれ

優先整備区間における4車線化の早期着手が急務！

ミッシングリンクの解消が急務！

代替性を確保し、災害時にも信頼性の高い高速道路ネットワークの早期構築を！

要望

- 1 「熊野尾鷲道路(Ⅱ期)」について、公表された令和3(2021)年夏頃の開通見通しより1日も早い開通を図るよう、整備をさらに加速すること。
- 2 「熊野道路」および「新宮紀宝道路」の整備を推進すること。また、「紀勢熊野道路」における用地買収に早期着手すること。
- 3 「紀勢自動車道(勢和多気JCT～紀勢大内山IC間)」における4車線化の早期着手およびそれに必要な財源を確保すること。

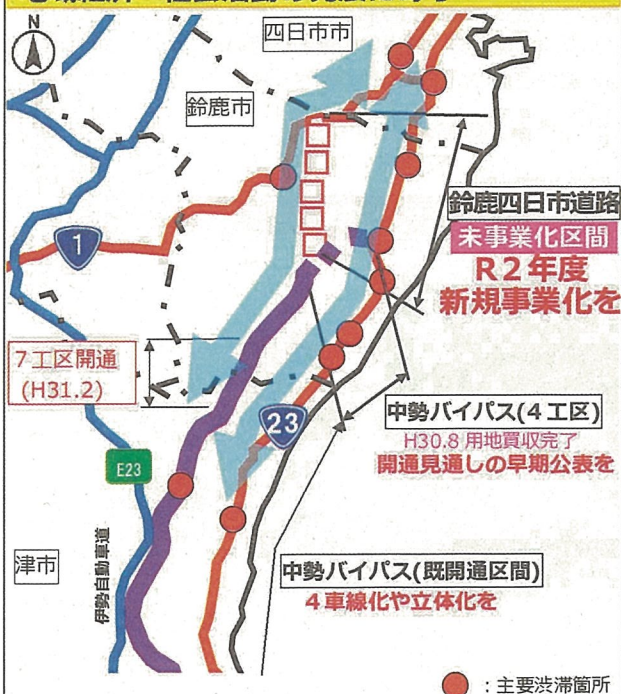
【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

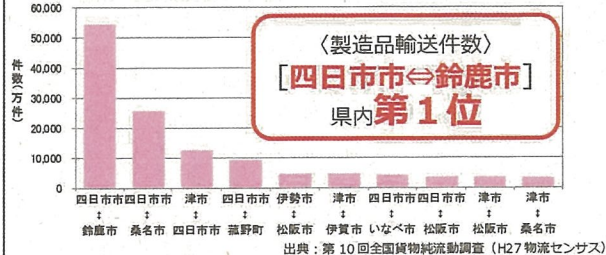
(財務省、国土交通省)

平常時・災害時を問わない円滑な物流の確保、地域経済の活性化に資する道路整備（中勢バイパス、鈴鹿四日市道路）

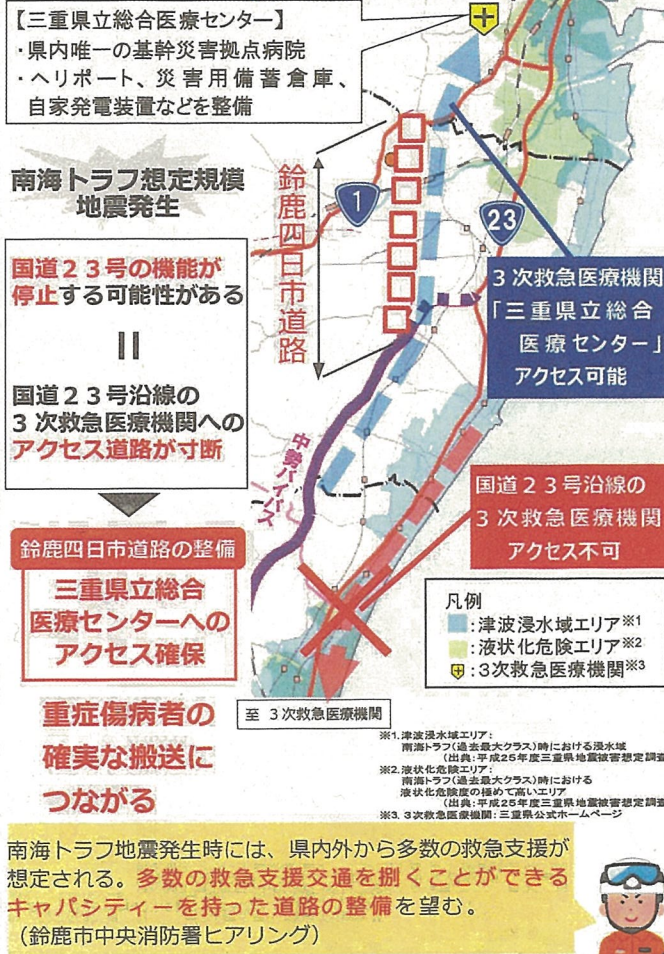
地域経済・社会活動の発展に寄与



■市町間の製造品輸送件数



地震発生時のルート確保



重症傷病者の確実な搬送につながる

南海トラフ地震発生時には、県内外から多数の救急支援が想定される。多数の救急支援交通を捌くことができるキャパシティを持った道路の整備を望む。
(鈴鹿市中央消防署ヒアリング)

地域における気運の高まり

新規事業化に向け、地元は盛り上がっています！
鈴鹿四日市道路建設促進期成同盟会 設立

民間、地元企業が参画し官民連携で早期建設を目指す！
(同盟会会員)行政、地元企業(8社)、まちづくり協議会、バス・タクシー・トラック協会 など

日本経済を支える企業が参画！

同盟会設立総会 第一回総会
設立総会 (令和元年9月20日)
本年9月に同盟会を設立！

鈴鹿四日市道路シンポジウムの開催

鈴鹿四日市道路が整備され、交通が分散すれば渋滞が減り事故も減り、移動時間が短くなることは、安全・安心に繋がることともに、働き方改革やドライバー不足の解消に繋がる。(三重県トラック協会)

働き方改革

満席の会場！高まる事業化への期待！(令和元年10月16日)

防災・減災
鈴木英敬

- 要望
- 1 鈴鹿四日市道路を令和2(2020)年度に新規事業化すること。
 - 2 国道23号中勢バイパスの4工区開通見通しの早期公表、既開通区間の渋滞解消に向けた4車線化や立体化を推進すること。

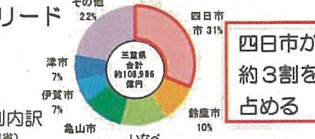
【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進 (財務省、国土交通省)

整備推進が地域活性化に直結
国道1号北勢バイパス

国道1号・23号の深刻な渋滞を解消

- 四日市市が三重県の製造業をリード
- 国道1号・23号は製造品の輸送経路として重要な路線

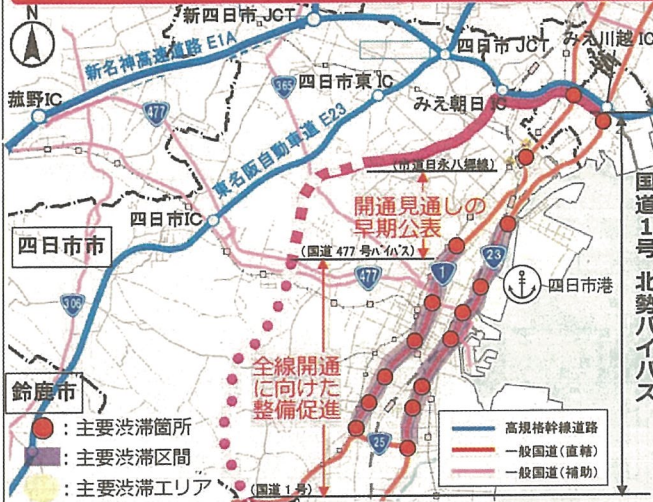


国道1号（四日市市内）の渋滞損失時間
100万人・時間/年
（国道1号の中で全国ワースト2位）

| 順位 | 渋滞損失時間 | 都道府県 | 市区町村 |
|----|--------|------|------|
| 1 | 121 | 静岡県 | 沼津市 |
| 2 | 100 | 三重県 | 四日市市 |
| 3 | 98 | 大阪府 | 守口市 |
| 4 | 91 | 神奈川県 | 横浜市 |
| 5 | 85 | 大阪府 | 枚方市 |



物流の効率化や産業間連携の促進など地域経済の活性化に期待



物流効率化・産業振興に大きく寄与
国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）

重量制限解除で大幅な物流効率化を実現

伊勢大橋の耐荷力不足により20t超過車両（特車）の通行が制限されている

伊勢大橋架替により



生産拠点間の輸送時間が短縮され、大幅な物流の効率化に期待

【生産拠点間の輸送時間短縮】

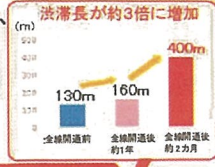


朝田町南交差点の立体化で企業の生産性向上
国道42号松阪多気バイパス

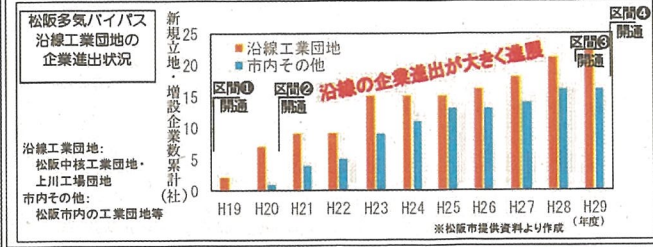
既開通区間の渋滞を解消

バイパス全線開通後、交通量の増加に伴い、朝田町南交差点のバイパス部の渋滞が悪化

立体化の整備推進により



渋滞が解消され、企業の生産性向上に大きく寄与



- 要望
- 1 国道1号北勢バイパスの国道477号バイパスまでの開通見通しの早期公表、全線開通に向けた整備を推進すること。
 - 2 国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）の整備を推進すること。
 - 3 国道42号松阪多気バイパスの渋滞区間の立体化の整備を推進すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

三重県のさらなる産業発展を牽引する物流道路としての機能を期待（鈴鹿亀山道路・名神名阪連絡道路）

鈴鹿亀山道路 高速アクセス性の改善により地域経済の発展に貢献

地域の課題と鈴鹿亀山道路の整備による効果

【産業】高速道路へのアクセスに時間を要している。
【広域連携】道路ネットワークを十分に生かすことができない。
【防災】強靱な東西軸が存在しない。

鈴鹿亀山道路整備による高速道路 IC15分圏と津波浸水域

新名神高速道路の活用が可能に
防災機能の強化が可能に
災害時の東西軸の確保
鈴鹿亀山道路
津波浸水域
高速 IC15分圏域が拡大
工場集積地域
主要企業
重要物流道路

都市計画手続きの進捗状況

| 環境影響評価手続 | 都市計画手続 |
|-----------------------|--------------------|
| 平成25(2013)年～ | |
| 配慮書の作成 | 都市計画の素案を作成 |
| 方法書の作成 | 住民説明会の開催 |
| 準備書の作成 | パブリックコメント |
| 環境影響評価準備書・都市計画案の公告・縦覧 | 都市計画案の作成 |
| 評価書の作成 | 令和元(2019)年10月23日公告 |
| 都市計画審議会 | |
| 評価書の公告・縦覧 | 都市計画の公告・縦覧 |

令和3年2月の都市計画決定(予定)に向けて順調に手続きが進んでおり引き続きの支援をお願いします！

名神名阪連絡道路 南北の広域ネットワーク構築により産業発展と安全・安心を支援

三重・滋賀の工場集積地の物流ネットワークの強化

沿線地域の工場立地件数(累計)

| 年 | 工場立地件数 |
|-----|--------|
| H24 | 14件 |
| H25 | 36件 |
| H26 | 62件 |
| H27 | 82件 |
| H28 | 96件 |
| H29 | 105件 |
| H30 | 117件 |

製造品出荷額(兆円)

| 年 | 製造品出荷額 |
|-----|--------|
| H24 | 3.67兆円 |
| H25 | 3.67兆円 |
| H26 | 3.67兆円 |
| H27 | 3.67兆円 |
| H28 | 3.67兆円 |
| H29 | 4.45兆円 |

6年間で1.2倍
0.8兆円増

滋賀県甲賀、東近江地域と、三重県伊賀地域の工場集積地を結び重要な道路
沿線地域の工場立地件数、製造品出荷額が増加
南北の物流ネットワーク強化により生産性と成長力の引き上げに期待！
滋賀・三重の工場集積地を連結する物流ネットワークの早期整備が必要！

鈴鹿亀山道路 シンポジウムの開催 (R1.7) 一般来場者 約600名が出席

主催：新名神と鈴鹿亀山地域の幹線道路整備を進める会
早期整備を求める民間団体

〇基調講演 池田 道路局長
「高速道路が開く日本の新軸」

道路利用者による意見発表

ゴルフ場 支配人の声
新名神の開通後、県外のお客様が増加。今後ますます、県外のお客様を迎えるために、鈴鹿亀山道路の整備に期待。

運送会社 女性ドライバーの声
鈴鹿亀山道路の整備で商業交通と一般交通が分離され、ドライバーや住民の安全安心につながる。

谷口 博昭氏 (元国土交通事務次官) (シンポジウム主催団体のアドバイザー)
鈴鹿亀山道路の整備により「夢の道」から「現実の道」になることを願います。

満員の鈴鹿サーキット会場で、早期整備の必要性を再確認！

災害時のリダンダンシーの確保

H29.1.15 通行障害(積雪) 中在京
R1.7.16 通行止(事故) 向井IC～久我IC

住宅機器 製造業社の声
関西や中京圏へは名阪国道を利用しており、事故や大雨、積雪により、通行止になると部品の入荷、工場出荷に影響が生じます。

迂回可能な高速道路ネットワークを形成する名神名阪連絡道路の整備に期待！
災害時等において機能する高速道路ネットワークを形成する名神名阪連絡道路の早期整備が必要！

過去5年間の通行止回数 36回

非常時搬送ルート
通常時の搬送ルート

★重要物流道路
※：事故、台風、積雪等1時間以上の通行止(期間：H26～H30 区間：名阪国道三重区間)

- 要望
- 1 鈴鹿亀山道路の都市計画決定に向けて支援すること。
 - 2 さらなる産業発展を牽引する名神名阪連絡道路の早期事業化に向けて、国による調査を推進すること。
 - 3 鈴鹿亀山道路および名神名阪連絡道路を「重要物流道路」として指定すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

木曾三川

流域の特性

- 国内最大の海拔ゼロメートル地帯
- 観光施設や生産拠点が立地

現在の主な取組 □ 海拔ゼロメートル地帯等の堤防耐震対策

- 3か年緊急対策を活用し、**令和2(2020)年度未完了**に向けた津波対策区間の耐震対策（進捗率約41%）

課題

- 南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率が70~80%！
- 堤防が沈下すると、津波浸水被害は広範囲かつ長時間に及ぶ⇒日本経済への影響は甚大！
- 3か年緊急対策後も耐震対策が必要な区間が多くあるため、**早期に耐震対策の実施が必要！**

課題解決に向けて

切迫する南海トラフ地震に備え、堤防耐震対策のさらなる推進が必要！

鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川

流域の特性

- 道路(国道23号)鉄道(近鉄・JR)等の幹線交通網
- 石油コンビナート等の生産拠点や主要な市街地を形成
- 人口 約113万(県内の63%)
- 製造品出荷額 約6.8兆円(県内の64%)

現在の主な取組

- 水害の頻発・激甚化に対応する治水対策
- 3か年緊急対策を活用した河道掘削等

課題

- 堤防決壊した場合、生産拠点の浸水や、交通の遮断により、日本経済への影響は甚大！
- 3か年緊急対策後も治水対策の推進が必要！（河川堤防整備状況約60~65%）
- **台風第19号**により千曲川等の直轄河川でも**大規模な氾濫が発生**するなど全国各地で甚大な被害が発生！
- 今後、気候変動により水災害リスクが大幅に増加！（今世紀末の洪水の発生確率は20世紀末と比べ約2~4倍と試算）

本県の直轄河川における対策も早急に必要！

課題解決に向けて

治水対策（河道掘削等）のさらなる推進及び気候変動をふまえた水災害対策への転換が必要！

勢田川

平成29年台風第21号

- 被害状況（伊勢市）
 - ・ 死者 1名
 - ・ 床上浸水 409棟
 - ・ 床下浸水 670棟

現在の主な取組

- 再度災害防止対策 **国・県・伊勢市が連携** 勢田川流域等浸水対策実行計画策定(H30.6.19)
- 国：3か年緊急対策を活用し、**令和2(2020)年度未完了**に向けた勢田川の河道掘削
- 県：3か年緊急対策を活用した桧尻川の暫定河道掘削



課題

- 平成29(2017)年10月(台風第21号)洪水をふまえ、**早期の被害軽減対策が必要！**
- 3か年緊急対策後も早期に桧尻川排水機場ポンプ増強等の実施が必要！

課題解決に向けて

再度災害防止のため、浸水対策実行計画に基づく治水対策（ポンプ増強等）のさらなる推進が必要！

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に必要な予算確保及び事前防災・減災対策の加速化を！

要望 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、木曾三川および鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川・勢田川の直轄河川改修事業を確実に実施するための必要な予算を確保するとともに、3か年緊急対策後も事前防災・減災対策の加速化を図ること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

川上ダム・木津川直轄河川事業

伊賀地域は、近畿圏、中部圏の2大都市圏の中間に位置し、企業立地に好条件！



地域の現状

低い治水安全度

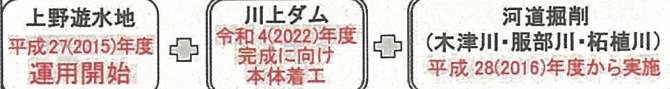
・数年に一度は浸水

| 最近の浸水 | 事象 | 浸水面積 | 浸水戸数 |
|-------|--------------|--------|------|
| | H21.10 台風18号 | 5.3ha | 32戸 |
| | H24.9 台風17号 | 0.07ha | 38戸 |
| | H25.9 台風18号 | 28ha | 150戸 |

不安定な水道水源

・水源の一部は、川上ダム建設を前提とした暫定水利権
・既存水道施設も老朽化

3点セットで「治水安全度の向上」と「安定的な水源の確保」を実現！



治水安全度が向上！

戦後最大規模の洪水(S28 台風第13号)による被害が**ゼロ**に！
浸水戸数 844戸 ⇒ 0戸 浸水面積 526ha ⇒ 0ha

川上ダムにより安定的な水源の確保！

川上ダムは順調に進捗中

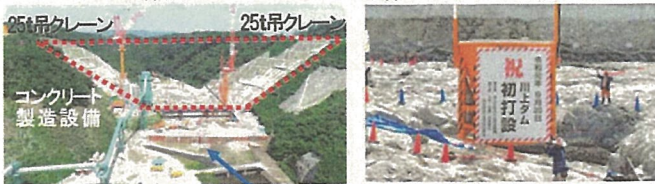
事業工程

| | H29 | H30 | R元 | R2 | R3 | R4 |
|--------|-------------------------------|-----|----|----|------------------------------|----|
| ダム本体工事 | [Progress bar from H29 to R4] | | | | | |
| 試験湛水 | | | | | [Progress bar from R3 to R4] | |

平成31(2019)年3月 基礎掘削完了
令和元(2019)年9月 本体コンクリート打設

本体施工状況

本体コンクリート初打設(9月20日)



**令和4(2022)年度事業完了に向けた必要な予算確保を！
一日も早い完成のため進捗UP！**

河道掘削・引堤の推進



台風第19号の被害をふまえ、早急な対策(引堤等)が必要！

3か年緊急対策を活用し、木津川・服部川・柘植川の河道掘削および服部川(三田地区)における引堤の推進を！

「3か年緊急対策」に必要な予算確保および事前防災・減災対策の加速化を！

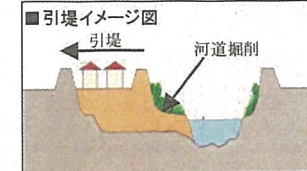
名張川直轄河川事業

名張かわまちづくり一体型浸水対策事業(I期)の推進



現在の主な取組

- 堤防整備(引堤)
- 河道掘削、樹木伐採



・上流ダム群(青蓮寺ダム・室生ダム・比奈知ダム)が本来有している洪水調節機能を発揮させるためには、名張川の事業推進が必要！

台風第19号の被害をふまえ、早急な対策(引堤等)が必要！

3か年緊急対策を活用し、名張川(黒田地区)における引堤・河道掘削の推進を！

**3か年緊急対策後も引き続き治水対策の推進を！
(淀川水系河川堤防整備状況約60%)**

- 要望
- 1 川上ダムについては、令和4(2022)年度の事業完了に向け、必要な予算を確保するとともに、一日も早く完成すること。
 - 2 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、名張川および木津川・服部川・柘植川の直轄河川改修事業を確実に実施するための必要な予算を確保するとともに、3か年緊急対策後も事前防災・減災対策の加速化を図ること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

木津川水系直轄砂防の推進



木津川
木津川水系直轄砂防事業
 砂防整備計画
 平成 28(2016)年～
 令和7(2025)年
 約 20 溪流を整備
 三重県分約 10 溪流を整備

○人口8万人の名張市街地
 ○大阪・奈良・三重を東西に結ぶ主要な交通基盤
 国道 165 号【交通量 約2万台/日】
 近鉄大阪線【名張駅乗降人員 約1万2千人/日】
 が土砂災害と氾濫から守られ、
住民、主要な交通基盤と利用者の安全が確保されます。

実施箇所図 (名張市防災マップ)



さらなる事業の推進を！

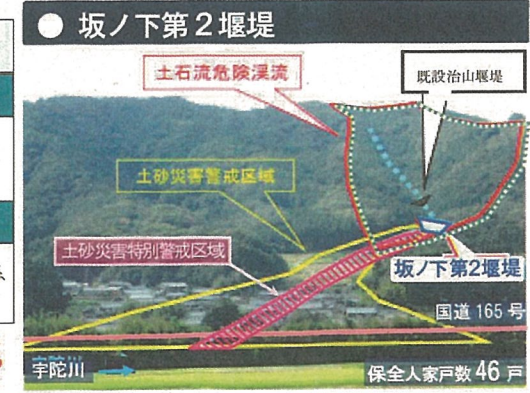
土石流危険溪流が宇陀川沿いに連担しており、要配慮者利用施設、公共施設、国道などが保全されます！



事業実施概要

| | 谷出3 | 谷出4 | 坂ノ下2 |
|-------------|------------|-----------|------|
| 令和元(2019)年度 | | | |
| 堰堤工 | 用地買収、工事用道路 | 用地買収 | |
| 令和2(2020)年度 | | | |
| | 堰堤工 | 工事用道路、堰堤工 | |

土砂災害警戒区域等の指定により、事業中の3溪流以外にも事業が必要な箇所が複数存在



要望 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、三重県内における木津川水系直轄砂防事業を確実に実施するための必要な予算を確保するとともに、3か年緊急対策後も事前防災・減災対策の加速化を図ること。

【県土整備部】

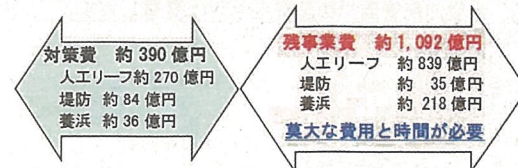
1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

七里御浜海岸



七里御浜海岸の課題



▲ これまでの整備 1983年 (36年間) ▲ 2019年 (約10億円/年) ▲ 2128年?

平成の30年間で7度にわたり被災(被災リスクの高い海岸)

| 被災年 | 被災原因 | 海岸名 | 復旧内容 |
|-------|----------------|-------------------|--------------------------------------|
| 平成6年 | 台風第26号 | 井田地区海岸 | 人工リーフ 3基(新設) |
| 平成9年 | 台風第7号 台風第9号 | 井田地区海岸 | 堤防工 552m 根継工 168m 人工リーフ 4基(新設) |
| 平成16年 | 台風第16号 | 井田地区海岸 有馬地区海岸 | 堤防工 300m 堤防工 52m 排水施設 1式 |
| 平成23年 | 台風第12号 | 阿田和地区海岸 井田地区海岸 | 人工リーフ 2基 堤防工 28m 堤防工 257m |
| 平成25年 | 台風第18号 | 井田地区海岸 | 人工リーフ 1基 |
| 平成29年 | 台風第21号 | 井田地区海岸 | 堤防工 40m |

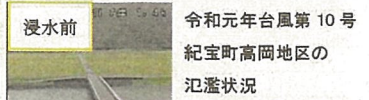
熊野川

令和元(2019)年の台風第10号 相野谷川(高岡地区)において計画高水位超過!

流域の課題

◎長期化する濁水の軽減

◎堆積土砂撤去等の治水対策



現在の取組

熊野川の総合的な治水対策協議会

国・三重県・奈良県・和歌山県・沿江市町村・ダム管理者が連携し、治水対策や濁水対策を推進

河道掘削(平成29(2017)年度着手)

紀伊半島大水害以降も毎年のように発生している浸水被害!



国：緊急対策特定区間(平成29(2017)年度～令和3(2021)年度)の**早期完了**を!
県：交付金事業で実施
熊野市和気地区の河道掘削
令和2(2020)年度完了予定



成果

- ◎令和元(2019)年台風第10号では、日足地区で約**1.3m**の水位低減効果を確認(家屋浸水被害無し)
- ◎濁水対策の取組である風屋ダム表面取水設備改造工事の完了(平成30(2018)年5月完了)

早期課題解決に向けて

- ◎緊急対策特定区間における直轄河川改修事業の確実な実施を!
- ◎協議会でとりまとめた**濁水対策の完了目標は、令和3(2021)年度末!**対策の確実な実施に向け、国によるマネジメントの強化を!

海浜侵食状況(井田地区海岸)



熊野川直轄河川改修事業による掘削土砂を大規模に投入することにより、海浜が安定しています。

施設整備には膨大な事業費が必要です。

対策が複数県に跨ります。

- 熊野川流域(三重県・奈良県・和歌山県)から発生する、土砂の管理が必要
- 熊野川の複数の管理者、関係機関の調整が必要

直轄事業化

高度な技術力が必要です。

- 国立公園、世界遺産に指定され、景観に配慮した対策
- 太平洋の高波が来襲する、過酷な施工条件
- 熊野川流域の土砂管理や、砂利浜の安定を図るための高度な解析
- 河口閉塞の対策

- 要望
- 1 七里御浜海岸における侵食対策を直轄事業化すること。
 - 2 熊野川緊急対策特定区間における直轄河川改修事業を確実に実施すること。
 - 3 熊野川の総合的な治水対策協議会でとりまとめた取組を確実に実施するため、国によるマネジメントを強化すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

津松阪港 直轄海岸保全施設整備事業

水管理・国土保全局、水産庁所管海岸の整備もさらに推進します。
津北部地域海岸の整備を**県も推進**しています。

- 水国局所管 上野・白塚海岸
令和元年度～海岸保全施設整備連携事業
(個別補助事業化により整備を加速)
- 水産庁所管 白塚漁港海岸
海岸保全施設整備事業 令和元年度工事着手

| | |
|--------|-----------------------------|
| 津松阪港海岸 | 栗真工区 栗真町屋工区 阿漕浦・御殿場工区 |
| 全体事業費 | 135.0 億円 |
| 整備期間 | 2011年～2023年 |
| 整備延長 | 6.7 km |

三重とこわか国体 2021

津松阪港海岸はセーリングとビーチバレーボールの開催会場となっています。



海岸堤防の耐震化により背後地の安全・安心が向上
さまざまなストック効果が発現しています。



- ①株式会社百五銀行 新本館ビルの建設(H27)
・津市避難ビルとして活用
・延べ床面積36千㎡/2棟
- ②三重大学附属病院 新外来病棟を新設(H27)
・最新のCT装置などを導入
・延べ床面積28千㎡
- ③倉敷紡績(株)三重工場 建物・設備の拡大(H24)
・生産・開発体制を強化
・延べ床面積約15千㎡

国体会場周辺の整備状況



着実に進む堤防整備



要望 令和3(2021)年開催「三重とこわか国体」会場周辺を含む津松阪港直轄海岸事業を強力に推進すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」、「豊かで暮らしやすい地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(財務省、国土交通省)

国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）の整備推進



地域の魅力と多様な体験型コンテンツ

ご当地人気イベント

桑名水郷花火大会

桑名城お堀めぐり

ご当地人気グルメ

焼きはまぐり

桑名カレー

隣接する住吉浦休憩施設 レンタサイクルの活用

ボランティアガイドと巡る歴史散策

- 桑名七里の渡し公園
- 六華苑
- 諸戸氏庭園など

桑名市物産観光案内所で受付

鋳物工場見学、鋳造体験

- 市内には約30の鋳物工場

交通インフラ整備により飛躍的にアクセスが向上



桑名駅周辺地区整備事業

桑名駅および駅周辺がより便利に生まれ変わる!

リニア中央新幹線が名古屋へ

2027年 東京 ~ 名古屋間開通!

国道1号桑名東部拡幅事業

名古屋 ~ 桑名間の移動時間短縮!

四日市港の外国客船ツアー

北勢地域への外国人観光客増!

要望 国営木曾三川公園(桑名七里の渡し公園)を早期に全面開園すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(内閣官房、総務省、財務省、国土交通省)

【要望項目】 制度・予算

- 1 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の目標を確実に達成するため、必要な予算を確保すること。
強靱な国土づくりを強力かつ継続的に進めるため、3か年緊急対策後も必要な予算・財源を安定的に確保すること。
地方が国土強靱化に資する対策を円滑に進められるよう、緊急防災・減災事業および緊急自然災害防止対策事業等の延長や起債制度の拡充を図ること。
国による地方公共団体等への迅速・的確な支援が行えるよう、国の人員体制の維持・充実を図ること。
- 2 計画的な道路整備を進めるため、交付金の総額を増額すること。
大規模施設（橋梁、トンネル等）の新設・改築および法指定踏切の対策に係る個別補助制度を創設すること。
- 3 地方が真に必要とする道路の整備・管理を長期安定的に推進するため、新たな財源の創設を検討すること。
- 4 高速道路のインターチェンジへのアクセスを強化する国道421号大安ICアクセス道路の整備推進に必要な予算を確保すること。
地域高規格道路の国道167号磯部バイパスの整備推進に必要な予算を確保すること。
ストック効果を高める道路整備に必要な社会資本整備総合交付金の所要額を確保すること。
- 5 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策に必要な別枠の予算を確保すること。
通学路の交通安全対策に必要な防災・安全交付金の所要額を確保すること。
- 6 南海トラフ地震による被災リスクの高い「ゼロメートル地帯」や「津波避難対策特別強化地域」などにおいて、緊急性の高い河川・海岸堤防や水門・樋門などの地震・津波対策を推進できるよう、新たな予算制度を創設するとともに事業費を確保すること。
- 7 防災・安全交付金の予算を確保するとともに、個別補助事業（大規模特定河川事業、事業間連携河川事業）の予算を増額すること。
- 8 長寿命化計画に基づく河川の排水機場や水門の更新および海岸堤防の老朽化対策を確実に進めるための事業費を確保すること。
長寿命化計画に基づく砂防関係施設の修繕やダム設備の更新を交付金の対象とすること。
- 9 鳥羽河内ダム建設に必要な予算を確保すること。
- 10 重要施設の保全や過去に土砂災害が発生した箇所土砂災害防止施設を優先的に整備するため、重点配分を図ること。
一般事業を推進するため、必要な予算を確保すること。
- 11 災害時の下水道機能確保のため、下水道施設の整備に必要な予算を確保すること。
下水道施設を安定的かつ継続的に機能させるため、老朽化対策に必要な予算を確保すること。
- 12 南海トラフ地震による被災リスクの高い「津波避難対策特別強化地域」において、緊急性の高い海岸保全施設の地震・津波対策を推進できるよう、新たな予算制度を創設するとともに事業費を確保すること。
港湾施設の老朽化対策や地震対策を重点的に推進するために必要な予算を確保すること。
- 13 街路および都市公園整備事業の推進に必要な予算を確保すること。

- 14 住宅・建築物の耐震化促進に必要な予算を確保すること。
木造住宅の耐震補強工事に係る交付金を地方負担額と同額まで引き上げること。
狭あい道路整備等促進事業に必要な交付金を満額配分すること。
耐用年限が過ぎて空き家となった公営住宅の除却費用について、交付金制度の拡充を図ること。

《現状・課題等》

- 1 東日本大震災や令和元（2019）年の台風第19号など、近年相次ぎ発生している大規模自然災害をふまえ、切迫する巨大地震等や気候変動の影響により激甚化・頻発化が懸念される気象災害から国民の生命と財産を守るため、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を集中的に実施しているところですが、対策の目標を確実に達成するためには、十分な予算を確保する必要があります。
また、いつ、どこで起こるかもしれない国難レベルの災害に負けない国づくりを切れ目なく推進していくためには、3か年緊急対策後も必要な予算・財源を安定的に確保し、防災・減災、国土強靱化のための対策を強力かつ継続的に進める必要があります。
さらに、地方が国土強靱化に資する対策を円滑に進めるためには、緊急防災・減災事業および緊急自然災害防止対策事業等の延長や起債制度の拡充、国による地方公共団体等への人的・技術的支援を行うための人員体制の維持・充実が必要です。
- 2 現状において、大規模施設の修繕・更新にかかる個別補助制度はありますが、新設・改築にかかる個別補助制度はありません。個別補助事業に該当しないものは、交付金で事業を実施していますが、国土交通省全体での交付金の要望措置率は約6割～約7割、三重県では約4割～約6割にとどまっており、計画的に道路整備を進めることが困難な状況となっています。計画的な道路整備を進めるためには、交付金の総額の増額が必要です。また、大規模な橋梁、トンネルや法指定踏切の抜本的な対策については、一定期間に集中して予算を配分する必要がありますが、要求額に対して措置率が低い交付金事業で実施せざるを得ず、結果として事業期間が長期にわたっています。このことから、国庫債務負担行為が活用でき、計画的に一定期間に集中して予算確保が可能となる個別補助制度の創設が必要です。
- 3 県民等の安全性や利便性の向上を目的に、計画的な道路整備に努めていますが、整備を必要とする箇所数が多く財源が不足しています。また、道路施設の老朽化は待ったなしの状況であり、定期点検結果を踏まえた修繕・更新を計画的に進めるとともに、草刈り等の維持管理についても対応していく必要があります。このような地方が真に必要とする道路の整備・管理を長期安定的に推進するため、国による新たな財源の創設が必要です。
- 4 国道421号大安ICアクセス道路は、いなべ市街地と東海環状自動車道の大安ICを連絡し、地域産業・商業等を支援するとともに東海環状自動車道の供用開始による交通渋滞の緩和を図るため整備を進めています。大安ICは平成31（2019）年3月にーフインターとして供用開始しており、令和6（2024）年度にはフルインターとしての供用が予定されていることから、令和6（2024）年度までに、バイパス整備による交通の分散と、4車線化による交通容量の拡大を完了させるための予算確保が必要です。

国道 167 号磯部バイパスは、地域高規格道路である伊勢志摩連絡道路の一部であり、伊勢志摩地域の観光リゾート拠点との連絡を強化する道路であるとともに地域の安全を担う緊急輸送道路です。伊勢志摩国立公園のナショナルパーク化による観光客増加に対応するとともに、南海トラフ地震等に備えるため、現道の津波浸水想定区域を回避したルートである当バイパス区間の整備推進に必要な予算確保が必要です。

また、社会資本整備総合交付金を活用し、高規格幹線道路へのアクセス改善等、道路ネットワークの形成を進めていますが、予算が不足しており計画的な事業進捗を図ることが困難な状況です。これらの事業の計画的な事業進捗を図るため、社会資本整備交付金の所要額を確保する必要があります。

- 5 滋賀県大津市の園児死亡事故を受けて、園児の移動経路や危険箇所を把握するための県独自調査の結果、県内の保育所等対象施設から 2,653 箇所の危険箇所の報告があり、要望件数は 3,342 件でした。緊急安全点検の結果、県道路管理者が対策を実施する必要がある危険箇所は 239 箇所となりました。これら対策必要箇所の交通安全対策を実施するには、相当の経費が見込まれますが、現在、交通安全対策を実施するための予算措置が講じられていないため、未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策に関する別枠の予算を確保する必要があります。

また、防災・安全交付金を活用し、通学路における交通安全対策などを進めていますが、予算が不足しており計画的な事業進捗を図ることが困難な状況です。通学路の交通安全対策の計画的な事業進捗を図るため、防災・安全交付金の所要額を確保する必要があります。

- 6 南海トラフ地震などの大規模地震発生の切迫性が指摘されており、県北部のゼロメートル地帯や、県南部の津波到達時間の短い地域では、河川・海岸堤防の耐震対策や強靱化対策等の早急な実施が求められていることから、これらを重点的に推進するためには、新たな予算制度の創設やさらなる事業費の確保が必要です。

- 7 防災・安全交付金と、大規模特定河川事業を合わせた予算額が、前年度の交付金全体額と同額となっており、堤防・護岸整備などの河川改修に、これまでどおりの予算を配分することが困難な状況であることから、事業進捗が滞り、治水安全度の確保に遅れが生じるおそれがあります。また、新たに創設された大規模特定河川事業で、2 河川が事業採択されたものの、依然として新設・改築を必要とする大規模構造物は、数多く存在することから、今後も莫大な予算が必要です。このことから、堤防・護岸整備を継続して実施するために、防災・安全交付金予算の継続確保と、大規模構造物の新設、改築を実施するための個別補助事業（大規模特定河川事業、事業間連携河川事業）予算の増額が必要です。

- 8 河川の排水機場等大型施設の更新や海岸堤防の老朽化対策については、多額の費用が必要であり、現在の事業費規模では、長寿命化計画に基づいた事業進捗が困難な状況です。このため、長寿命化計画に基づく計画的な施設更新等を実施するために必要な事業費の確保が必要です。また、砂防関係施設の修繕やダム設備の更新については、防災・安全交付金事業の対象外となっており、県単独事業での対応は、重い財政負担となっていることから、砂防関係施設の修繕やダム設備の更新を交付金の対象とすることが必要です。

9 鳥羽河内ダムが計画されている加茂川水系では、これまでに幾度となく、洪水を繰り返しています。令和元（2019）年の台風第19号をはじめ、日本各地では水害が頻発化・激甚化しておりますが、鳥羽河内ダムの整備により再度の災害防止、治水安全度の抜本的な向上が図られます。鳥羽河内ダム建設事業は、平成29（2017）年度に工事用道路に着手し、着実に進捗していることから、事業推進に必要な予算の確実な確保が必要です。

10 県土整備部所管の土砂災害防止施設整備事業によって保全可能な人家約69,300戸のうち、令和元（2019）年度末において保全済となるのは約18,700戸（約27.0%）と低い状況であり、残り約50,600戸の保全対象人家を守る必要があります。要配慮者利用施設や避難所、水道施設や国道等の重要施設は、被災すると社会に与える影響が大きく、また過去に災害が発生した箇所については、再度災害が発生する可能性が高いことから、これらの土砂災害防止施設を優先的に整備するとともに、保全対象人家を守るために一般事業の推進に必要な予算の確保が必要です。

11 災害時に防災拠点等の下水道機能を確保するため、現在、重点的に整備を進めている「南部浄化センター第2期整備事業」や「宮川流域下水道幹線管渠延伸事業」を引き続き実施するための予算の確保が必要です。

また、本県の流域下水道は供用開始から30年が経過しており、5つの処理場の設備は、老朽化等により改築時期を迎えている状況です。下水道施設を安定的かつ継続的に機能させるため、老朽化対策に必要な予算を確保する必要があります。

12 南海トラフ地震などの大規模地震発生への切迫性が指摘されており、海岸保全施設の耐震対策や強靱化対策等の早急な実施が求められていることから、それらを重点的に推進するには、「ゼロメートル地帯」や「津波避難対策特別強化地域」における事業に対する、新たな予算制度の創設やさらなる事業費の確保が必要です。

また、岸壁や護岸などの老朽化対策や臨港道路橋梁の耐震対策を計画的に実施するためには、さらなる予算確保が必要です。

13 安全・安心な歩行空間の確保や良好な都市空間の確保、都市防災機能の強化が求められており、街路における通学路の安全対策や電線共同溝による無電柱化を推進するための予算確保が必要です。また、大規模災害発生時における県民の生命を守るため、防災拠点や避難地等に位置づけられた県内都市公園の整備を推進するための予算確保が必要です。

14 耐震改修促進法に基づく国の基本方針において、令和2（2020）年までに住宅および多数の者が利用する建築物の耐震化率を95%にすることが目標に掲げられており、この目標を達成するためには、住宅・建築物の耐震化促進に係る予算の確保が必要です。

国の住宅耐震化の目標達成に向け、県では市町とともに耐震補強工事に対する国庫補助（上限50万円）を上回る地方負担（上限60万円）補助に取り組んでいます。多くの県民が耐震補強工事を行わない理由として、費用負担の重さを挙げていることから、国も地方と同額まで上限額を引き上げることで、少しでも負担感を和らげ、耐震補強のモチベーションを高める必要があります。

県内の市町で狭あい道路整備等促進事業を実施していますが、国費の配分額が要望どおり配分されないことから、県民からセットバツ

ク部分の土地の寄附を受けるものの、舗装や側溝敷設等の道路整備に必要な予算が不足し、道路としての整備が進まず、通行上危険な箇所もあります。これら未整備のセットバック部分について、道路整備を促進するためにも、狭あい道路整備等促進事業に係る要望額の満額配分が必要です。

耐用年限が過ぎて空き家となった公営住宅の急増が今後見込まれます。周辺の住環境保全のため、除却するまでは維持管理が必要であり、早期に除去する必要がありますが、現在の社会資本整備総合交付金制度では除却のみを行う場合は交付金事業の対象とならないため、財政負担の課題から不要となった公営住宅の除去が進んでおりません。このままでは、周辺の住環境に悪影響を及ぼしかねないこれらの住宅を多く抱えるうえ、維持管理にかかる負担も増加します。不要となった公営住宅の除去を早期に実施するためには、除却に対する交付金制度の拡充が必要です。

担当課名 県土整備部県土整備総務課、道路建設課、道路管理課、河川課、港湾・海岸課、防災砂防課、下水道事業課、都市政策課、住宅政策課、建築開発課
関係法令等 国土強靱化基本法、道路法、河川法、海岸法、港湾法、砂防法、土砂災害防止法、下水道法、無電柱化の推進に関する法律、建築物の耐震改修の促進に関する法律、耐震対策緊急促進事業補助金交付要綱、建築基準法、社会資本整備総合交付金交付要綱 等

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(内閣官房、総務省、財務省、国土交通省)

防災・減災、国土強靱化の取組の加速 ～「令和」の時代も「命」「安全・安心」を大切に三重～

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

・国と地方が一体となって防災・減災、国土強靱化対策を集中的に実施

三重県の取組 3か年緊急対策を活用し、さまざまな対策を推進！既に効果発現箇所も!!

<主な対策>

【道路のり面・盛土対策】



57箇所/812箇所

【橋梁耐震対策】



110橋/172橋

【道路冠水対策】



9箇所/122箇所

【河道掘削・樹木伐採】



7河川7箇所/19河川36箇所

【河川堤防の耐震化】



1河川/25河川

【水門・樋門の耐震化】



3箇所/12箇所

【土砂災害防止施設の整備】



18箇所/49箇所

【海岸堤防の高潮対策等】



4地区海岸/14地区海岸

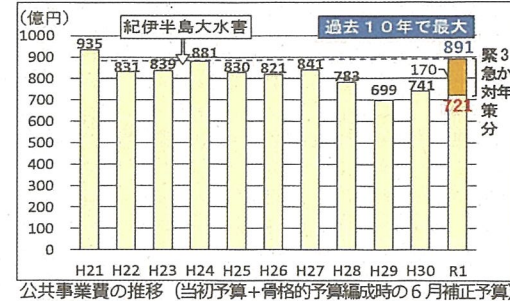
3か年緊急対策実施箇所数
重要インフラ緊急点検等による要対策箇所数

3か年緊急対策の対象となった箇所以外にも対策が必要な箇所は多数存在!

台風第19号により全国各地で甚大な被害が発生！
気候変動の影響による降水量の増大や、自然災害の激甚化・頻発化は明らか！
3か年緊急対策後も県が実施する対策に少なくとも3千億円以上の予算が必要！

防災・減災、国土強靱化の取組の加速を図るために・・・

・予算の確保



3か年緊急対策を活用することにより、今年度の三重県の公共事業費は平成22(2010)年度以降 過去10年で最大！
しかし・・・
3か年緊急対策分を除くと
昨年度よりも下回っている

・3か年緊急対策の目標を確実に達成するための予算確保が必要！
・3か年緊急対策後も安定的な予算確保が必要！

・地方債の延長等

令和2(2020)年度で終了する地方債

| 地方債名 | 充当率 | 元利償還金の地方交付税措置率 |
|--------------------|------|----------------|
| 緊急防災・減災事業債 | 100% | 70% |
| 緊急自然災害防止対策事業債 | 100% | 70% |
| 防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債 | 100% | 50% |

終了予定の事業の延長や起債制度の拡充が必要!

・国による人的・技術的支援

大規模自然災害への備えとして平成20(2008)年にTEC-FORCEを創設。各地方整備局等の職員が活動。近年、自然災害が激甚化・頻発化している中、有事の際の被害の最小化、迅速な復旧・復興に対する国による円滑かつ迅速な支援が必要!



地域の国土強靱化の取組の更なる推進に向け、国土強靱化地域計画の早期策定や、計画への事業の明記が必要!

(県の取組内容)
 >平成27(2015)年7月に県計画を策定
 >県計画改定(事業明記)に向け、対象となる事業の調査を実施
 >全29市町の早期計画策定や改定に向け、国の支援を受けながら市町向け勉強会を開催
 国土強靱化地域計画の早期策定・改定のためには国による的確な支援が必要!

国の人員体制の維持・充実が必要!

要望

- 1 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の目標を確実に達成するため、必要な予算を確保すること。
- 2 強靱な国土づくりを強力かつ継続的に進めるため、3か年緊急対策後も必要な予算・財源を安定的に確保すること。
- 3 地方が国土強靱化に資する対策を円滑に進められるよう、緊急防災・減災事業および緊急自然災害防止対策事業等の延長や起債制度の拡充を図ること。
- 4 国による地方公共団体等への迅速・的確な支援が行えるよう、国の人員体制の維持・充実を図ること。

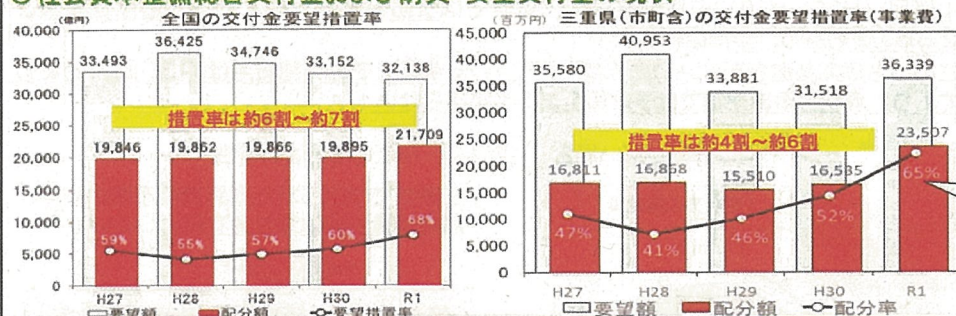
【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

大規模構造物の新設・改築および法指定踏切の対策

○社会資本整備総合交付金および防災・安全交付金の現状



個別補助事業に該当しないものは社会資本整備総合交付金または防災・安全交付金で事業を実施しているが、
交付金の要望措置率は、全国で『約6割～約7割』、三重県は『約4割～約6割』
⇒ 計画的な道路整備が困難！！

3か年緊急対策分を除くと**58%**

交付金事業では、集中した予算配分ができず、事業期間が長期にわたっている！

大規模構造物や法指定踏切の対策には、複数年にわたり集中的な予算が必要！

大規模構造物の新設・改築

○事業実施の現状



中川原橋の施工状況

県道一志出家線 中川原橋 (津市)
 中川原橋の架け替え(337m(6径間))
 事業費 約19億円、工事期間 約9年間



新土場トンネル・新西谷橋
 (令和元年7月供用)

一般国道169号 土場バイパス (熊野市)
 新土場トンネル(405m)・新西谷橋(83m)新設
 事業費 約20億円、工事期間 約7年間

○今後の事業予定

| 路線名 | 所在地 | 大規模構造物 | 延長 | 事業費 |
|-----------------|------|------------|-----------|------|
| 四日市鈴鹿環状線(采女北工区) | 四日市市 | 内部川橋梁 | 139m(3径間) | 9億円 |
| 鈴鹿環状線(磯山BP) | 鈴鹿市 | 伊勢鉄道アンダーパス | 30m | 18億円 |
| 一志美杉線(室ノ口BP) | 津市 | トンネル | 245m | 8億円 |
| 松阪環状線(下七見) | 松阪市 | 近鉄跨線橋 | 214m(9径間) | 12億円 |
| 浜島阿児線(塩屋) | 志摩市 | トンネル | 375m | 14億円 |

踏切の抜本的対策

○踏切対策の現状



対策前



対策後

都市計画道路 松阪公園大口線(松阪市)
 大口・松ヶ崎第13号踏切 [JR東海・近鉄]
 事業費 約106億円 工事期間 約18年間

○今後の踏切対策予定



対策前



対策後(イメージパース)

市道上浜町大谷町第1号線(津市)
 大谷踏切 [JR東海・伊勢鉄道]
 事業費 約25億円

鉄道事業者と合意した『踏切道改良計画』により、令和5年度までに対策完了が必要！

計画的な道路整備を進めるため、交付金の総額の増額を！
大規模構造物および法指定踏切の対策に係る個別補助制度の創設を！

要望

- 1 計画的な道路整備を進めるため、交付金の総額を増額すること。
- 2 大規模施設(橋梁、トンネル等)の新設・改築および法指定踏切の対策に係る個別補助制度を創設すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

新たな財源の創設の検討(道路の整備)

○三重県管理道路の状況

【平成29年4月1日現在】

| 実管理延長 | 改良済延長 | 改良率 | 改良率全国順位 |
|---------|---------|-------|---------|
| 3,453km | 2,581km | 74.7% | 39位 |

出典：道路統計年報2018(国土交通省)

三重県の道路整備は道半ばであり、改良の推進が求められている。

○利便性や生産性向上のための道路整備

主要地方道 鈴鹿環状線

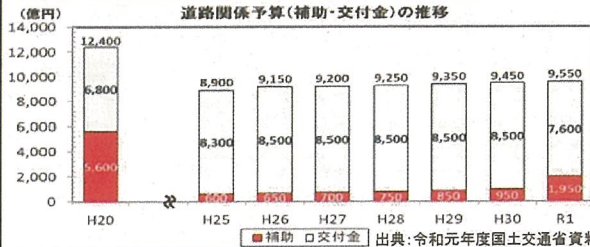
(国府バイパス・磯山バイパス)

- ・直轄国道である国道1号、中勢バイパス、国道23号を接続するバイパス整備。
- ・自動車関連工場をはじめ工業団地へのアクセスを向上。
- ・通路路となっており、歩道整備による安全・安心を確保。



地方が真に必要なとする道路整備を推進するため、さらなる予算の確保が必要！

○国の道路関係予算(補助・交付金)



10年前は約1.2兆円であったが、近年は約0.9兆円(25%減)で推移しており、大きく減少している。

新たな財源の創設を！

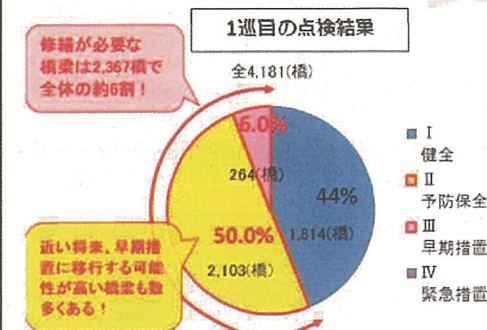
新たな財源の創設の検討(道路の管理)

○老朽化対策に必要な予算の確保

1巡目(H26~H30)点検の結果、三重県では**予防保全を含めて修繕が必要な橋梁は2,367橋もあり、全体の約6割！**

このうち**早期措置と判定された橋梁だけでも264橋**でその修繕費用は**約60億円**を要しており、現状の予算規模では**予防保全まで手が回らない！**

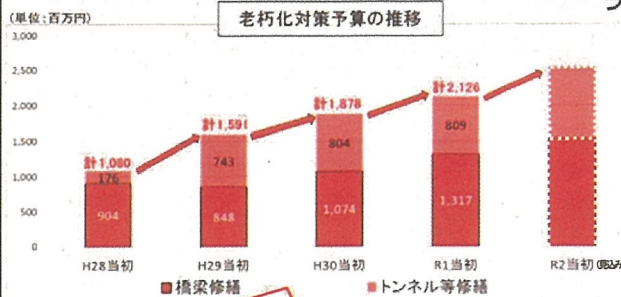
→早期に修繕しない場合、**通行止**などの悪影響が発生！



三重県では限られた道路管理予算の中で、**橋梁修繕予算は交付金で充当している！**

集中的に修繕を行うため、別枠で予算を確保することが必要！

近い将来、早期措置に移行する可能性が高い橋梁も数多くあり、**将来の負担を抑える予防保全への移行が必要！**
(30年間で**約136億円**のライフサイクルコストの縮減！)



長寿命化修繕計画に基づき計画的に予防保全も含めた修繕を着実に進めていくには**安定的な予算の確保が必要！**

老朽化対策予算は増加しているものの、**早期措置と判定された施設への対応に留まり、予防保全まで手が回らない！**

新たな財源の創設を！

要望

地方が真に必要なとする道路の整備・管理を長期安定的に推進するため、新たな財源の創設を検討すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

インターアクセス道路の整備推進を！

■国道421号大安ICアクセス道路



○交通分散による渋滞緩和

大安IC周辺において員弁川を渡河する橋梁は国道421号「三笠橋」しかなく、現在も渋滞が発生。今後、東海環状自動車道の延伸に伴う交通量の増加により、さらなる渋滞の発生が懸念される。

⇒ **バイパス整備「いなべ大橋(仮称)」の新設により、交通の分散を図る！**

○交通容量の拡大

大安ICにアクセスする国道365号(国道421号との重複区間)は、片側1車線の2車線道路。今後、東海環状自動車道の延伸に伴う交通量の増加により、交通容量の不足が懸念される。

⇒ **4車線化することにより、交通容量の拡大を図る！**

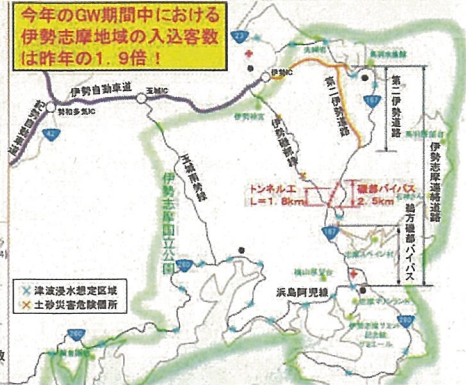
地域高規格道路の整備推進を！

■国道167号磯部バイパス

観光振興の推進

○三重県への観光入込客数は、同じ統計手法の平成17年以来、過去最高を更新。伊勢志摩地域では式年遷宮が行われた平成25年に次ぐ2番目。
⇒ **国道167号磯部バイパス整備は、観光地へのアクセシビリティの向上に寄与！**

三重県観光レクリエーション入込客数の推移



社会資本整備総合交付金による支援を！

道路網の強化

○県道館町通線(御側橋)は、国体の開会式・閉会式及び陸上競技の会場となる「三重交通Gスポーツの杜伊勢」(県営総合競技場)へのアクセス道路。

○幅員狭小で歩道も無く、車両の対向や歩行者の安全な通行に支障をきたしている。

⇒ **整備により歩行者の安全な通行を確保するとともに国道23号の代替機能を担う！**

令和3(2021)年開催の国体までの完成に向けた、継続的な予算措置が必要！



要望

- 1 高速道路のインターチェンジへのアクセスを強化する国道421号大安ICアクセス道路の整備推進に必要な予算を確保すること。
- 2 地域高規格道路の国道167号磯部バイパスの整備推進に必要な予算を確保すること。
- 3 ストック効果を高める道路整備に必要な社会資本整備総合交付金の所要額を確保すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政対策への支援・充実

(国土交通省)

交通安全対策

1. 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策

本年5月の滋賀県大津市の未就学児死亡事故を受けて、
三重県では国通知による緊急安全点検に加えて県独自の緊急安全点検を実施！！

■ 緊急安全点検箇所の抽出

優先順位1: 県子ども・福祉部、県教育委員会による調査(国通知による緊急安全点検)

・全ての保育所等を対象に、園外活動における危険箇所を把握

・・・ 保育所等から危険箇所として報告があった県内2,653箇所のうち県管理道路で**525箇所**
(対策を検討し、順次対策を実施中！)

優先順位2: 県道路管理者による調査(県独自の緊急安全点検)

・交通量の多い(1万台以上/日)信号交差点を把握

・・・ 県管理道路で優先順位1以外の交通量が1万台以上/日の信号交差点 **917箇所**

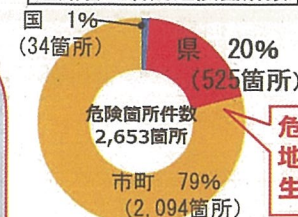
(対策必要箇所については、検討中)

※1:複数の保育所等による同一箇所の重複を除く箇所数

子どもたちの安全を確保するため**速やかな交通安全対策が必要！**

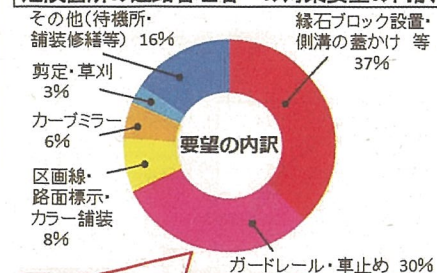
緊急安全点検結果を受けた交通安全対策を早期に完了するための別枠予算の確保を！

道路管理者別危険箇所数



危険箇所の多くは
地方自治体管理の
生活道路！

危険箇所の道路管理者への対策要望の内訳



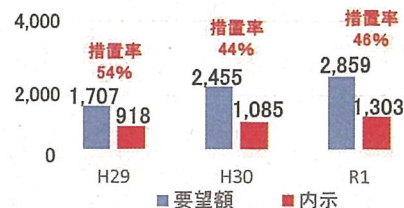
対策要望は、「緑石ブロック設置」「ガードレール設置」等が多く相応の予算が必要となる！

2. 通学路における交通安全対策

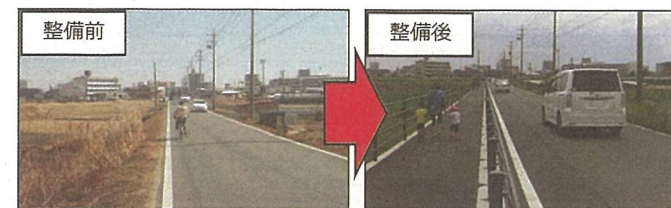
- 県下、全29市町で通学路交通安全プログラムを策定
- プログラムにおける、歩道等は交付金を活用し事業を推進(令和2(2020)年度は30箇所を要望)

防災・安全交付金の所要額を確保を！

【重点計画】通学路の合同点検等に基づく交通安全対策(百万円)



一般県道 稲生山線(鈴鹿市白子町)の歩道整備



要望

- 1 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策に必要な別枠の予算を確保すること。
- 2 通学路の交通安全対策に必要な防災・安全交付金の所要額を確保すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政対策の支援・充実

(国土交通省)

南海トラフ地震に備えた地震・津波対策

三重県の沿岸は、「ゼロメートル地帯」や「津波避難対策特別強化地域」であり、被災リスクが非常に高い。

●南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率は70～80%!

— ゼロメートル地帯
— 津波対策特別強化地域



県北部

地震による堤防の液状化

県中部

伊勢湾台風後に整備された海岸施設が老朽化

県南部

大津波が短時間で来襲

- ・ゼロメートル地帯を含む5市町に48万人の人口が集中（三重県全体の約30%）
- ・津波対策特別強化地域の海岸線延長は約1,000kmにも及ぶ

地震・津波対策の予算確保が必要

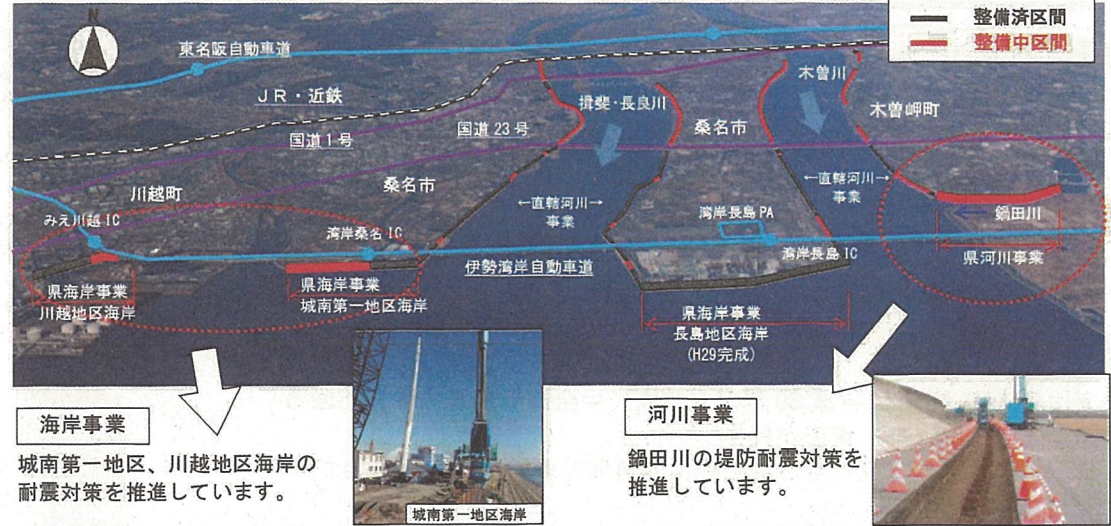
高潮・侵食対策に加え、地震・津波対策を既存の交付金事業の中で実施することは事業進捗に限界があるため、「ゼロメートル地帯」や「津波対策特別強化地域」において地震・津波対策を重点的に取り組めるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算確保が必要。

要望

南海トラフ地震による被災リスクの高い「ゼロメートル地帯」や「津波避難対策特別強化地域」などにおいて、緊急性の高い河川・海岸堤防や水門・樋門などの地震・津波対策を推進できるよう、新たな予算制度を創設するとともに事業費を確保すること。

県北部 ゼロメートル地帯における堤防等の地震対策を実施

直轄河川改修事業と合わせ、県河川・海岸事業を実施し、地域の安全・安心を確保



海岸事業

城南第一地区、川越地区海岸の耐震対策を推進しています。



城南第一地区海岸

河川事業

鍋田川の堤防耐震対策を推進しています。



県中部 高潮・侵食対策（老朽化対策）に併せ地震・津波対策を実施

海岸事業

令和元年度から上野・白塚海岸が個別補助事業化



上野・白塚地区海岸整備状況

・従来の交付金事業に加えて、上野・白塚海岸については、令和元年度に海岸保全施設整備連携事業として新規制度化され整備が加速（全国で2箇所のみ）

県南部 短時間で津波が到達する沿岸での津波対策を実施

海岸事業

無堤区間を解消し津波被害を軽減



阿田和地区海岸の津波対策事例

・県南部では、津波が最短2分で到達することから、住民の避難時間を少しでも確保できるよう、津波対策を推進しています。
・津波浸水被害の発生を遅延・軽減し、地域の避難計画など、ソフト対策の効果発現に寄与しています。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

防災・安全交付金予算の確保と個別補助事業予算の増額

水害の頻発・激甚化

全国的に大規模な水害が頻発

三重県における大規模な水害

- 昭和34年 台風第15号 (伊勢湾台風)
- 昭和49年 台風第8号 梅雨前線 (七夕豪雨)
- 昭和57年 台風第10号
- 平成16年 台風第21号
- 平成23年 台風第12号 (紀伊半島大水害)
- 平成29年 台風第21号



現状

- 河川整備率 39.5% (平成30年度末時点) = 全国平均を大きく下回る
- 伊勢湾沿いに人口・資産が集中
- 下流域にはネック点となる道路橋、鉄道橋等の河川横断構造物が集中

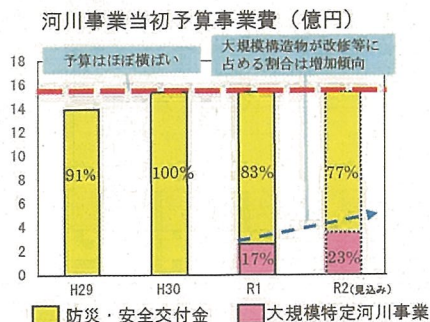
現在の取組

洪水防止対策の推進

- 人口・資産の集中など、社会的影響の大きい地域での河川改修
- 横断構造物 (橋梁・堰等) の改築による治水安全度の向上

課題

- 大規模特定河川事業が創設・採択されたものの、防災・安全交付金が減額となっており、河川改修事業の進捗に遅れが生じている。
- 改築を要する大規模構造物は依然として多く、今後も莫大な予算を必要とする。



早期の課題解決に向けて

堤防・護岸整備が必要な区間において、大規模構造物が多く存在することから、対策に莫大な予算が必要となる。

「大規模特定河川事業」により集中的に取り組む。

治水安全度向上のための堤防・護岸整備に遅滞なく取り組む必要がある。

「防災・安全交付金」と「事業間連携河川事業」を最大限に活用する。

河川改修を推進するため、「防災・安全交付金」の確保と、「事業間連携河川事業」の増額および大規模構造物の新設、改築を集中的に実施するための「大規模特定河川事業」の増額が必要。

防災・安全交付金



防災・安全交付金で実施中の二級河川三滝川

大規模特定河川事業



二級河川相川で採択された大規模特定河川事業

要望

防災・安全交付金の予算を確保するとともに、個別補助事業 (大規模特定河川事業、事業間連携河川事業) の予算を増額すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

各施設の更新や老朽化対策に係る事業費の確保

長寿命化計画に基づく河川および海岸施設の更新・延命化

長寿命化計画に基づき更新等を実施する施設は河川で27施設、海岸で89箇所ある

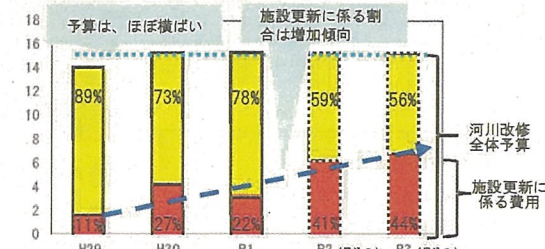


適切な時期に更新等を実施することで、治水安全度を維持し、ライフサイクルコストの削減を図ることができる。

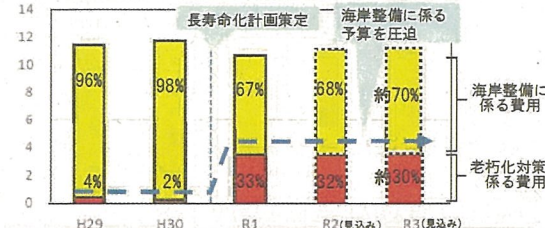
施設の更新等は、多額の費用を必要とするため、現在、予算は防災・安全交付金を充当している。

施設の更新等の費用は、防災・安全交付金全体に占める割合が大きく、今後、さらに増加することから、河川・海岸施設の整備費用を圧迫することになる。

河川事業当初予算事業費 (億円) ※国土強靱化分を除く



海岸事業当初予算事業費 (億円) ※国土強靱化分を除く



長寿命化計画に基づく河川施設の更新や、海岸施設の老朽化対策を確実に進めるためには、防災・安全交付金の事業費を確保することが必要！

維持管理に対する財政支援の強化

老朽化した砂防関係施設の機能を回復・確保

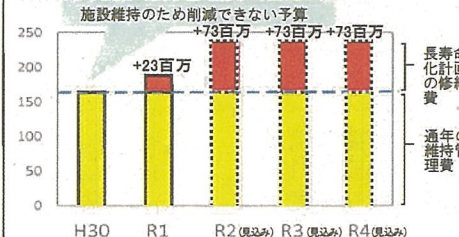


- 施設は約2,300施設あり、今後も施設数は増加
- 長寿命化計画(H31~R10)に基づき、維持修繕を計画的に実施

長寿命化計画に基づく施設修繕を確実に進めていくためには、予算の安定的・持続的な確保が必要

修繕は交付金の対象外

砂防関係施設維持管理費 (百万円)



県単独事業で対応することは、重い財政負担

長寿命化計画に基づく砂防関係施設の修繕やダム設備の更新を確実に進めるためには、交付金による支援が必要！

頻発化・激甚化する豪雨に備えてダムの機能を確保

ダム機能を確保するために長寿命化計画(H30~R29)に基づく設備更新を確実に推進

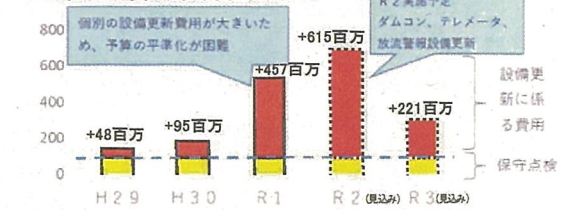
ダム長寿命化計画

- ・ダム管理用制御処理設備の更新
- ・テレメータ設備の更新
- ・放流警報設備の更新
- ・低水放流設備の更新
- ・減勢工の修繕



設備更新は交付金の対象外

ダム事業当初予算事業費 (百万円)



要望

- 1 長寿命化計画に基づく河川の排水機場や水門の更新および海岸堤防の老朽化対策を確実に進めるための事業費を確保すること。
- 2 長寿命化計画に基づく砂防関係施設の修繕やダム設備の更新を交付金の対象とすること。

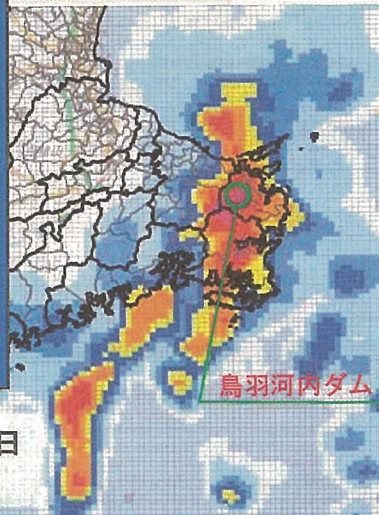
【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

鳥羽河内ダム

頻発・激甚化する豪雨災害！
令和元年9、10月には三重県で記録的な大雨が発生！
10月には台風第19号による記録的な大雨により、全国各地で甚大な被害が発生！



鳥羽河内川流域でも数年に1回、浸水被害が発生！



鳥羽河内ダムの建設推進

地元はダム建設を熱望

要望活動状況
(鳥羽市長、
町内会長)
平成30年11月



用地取得を今年度で完了

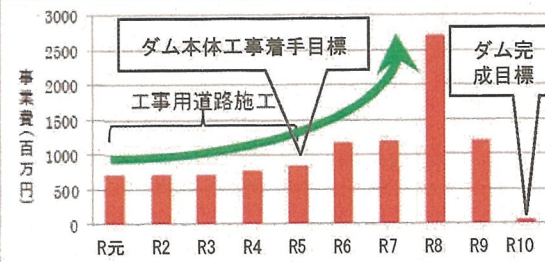
平成27(2015)年度に補償基準を妥結、令和元(2019)年度末には用地取得を完了の見込み

工事用道路整備状況

平成29(2017)年度から工事用道路を計画的かつ着実に整備し、早期のダム本体工事着工を目標！

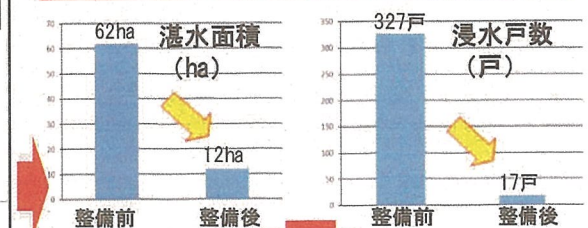


令和10年度までに事業費94億円が必要



| | R元 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
|--------|--------------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 用地取得 | 全375筆 | | | | | | | | | |
| 工事用道路 | 片押し施工、非出水期施工 | | | | | | | | | |
| ダム本体工事 | | | | | | | | | | |
| 試験湛水 | | | | | | | | | | |

鳥羽河内ダムの完成により 治水安全度が大きく向上！



◆ 治水安全度の向上により、地域の浸水被害を軽減

要望 鳥羽河内ダム建設に必要な予算を確保すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

1 重要施設を保全する土砂災害防止施設の整備を推進!



- ・自力で避難することが困難な人々が滞在する**要配慮者利用施設**や、**避難先**として使われる学校、公共施設を保全する土砂災害防止施設の整備を推進
- ・土砂災害により**水道施設**や**国道(緊急輸送道路)**等**インフラ・ライフライン**への被害を防止する土砂災害防止施設の整備を推進

2 土砂災害が発生した箇所について土砂災害防止施設の整備を推進!



- ・過去に**土砂災害が発生**(平成11、14、15、20、24年)した箇所について道路事業と連携して効果の早期発現や最大化を図る事業間連携砂防事業を推進

重要施設は、災害発生時に被災すると社会に与える影響が大きく、また**過去に災害が発生した箇所**については、再度災害が発生する可能性が高いことから、これらの土砂災害防止施設の**優先的な整備が必要!**

県内には、**整備が必要な箇所が約4,500箇所**もあり、**土砂災害防止施設の整備が必要!**
重要施設の保全や過去に土砂災害が発生した箇所の土砂災害防止施設の優先的な整備とともに、**一般事業の推進も必要!**

要望

- 1 重要施設の保全や過去に土砂災害が発生した箇所の土砂災害防止施設を優先的に整備するため、重点配分を図ること。
- 2 一般事業を推進するため、必要な予算を確保すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

耐震性能を有する処理場や幹線管渠の整備 ～ 災害時に防災拠点等の下水道機能を確保 ～

南部浄化センター（第2期）の早期供用開始

整備状況（令和元年7月撮影）



第2期



平成30年度に着手したスクリーンポンプ棟の建設を進めます。

南海トラフ巨大地震の
想定津波高
(TP+5.0m)

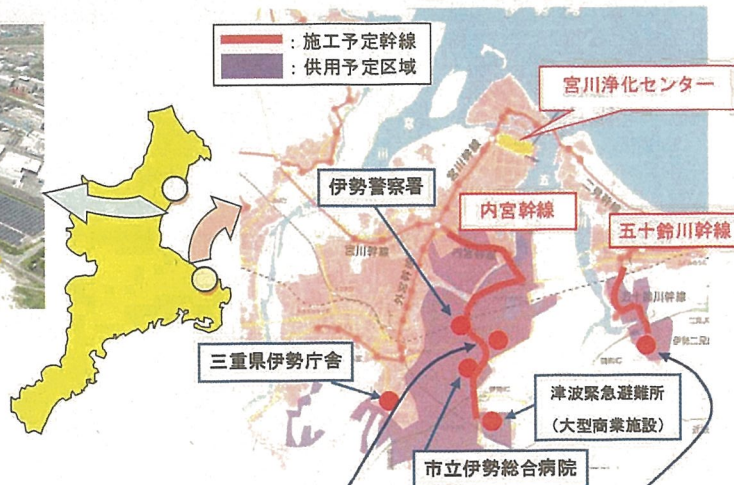


水処理施設
(耐震性能を有する)

南部浄化センター（第2期）の整備工程

| | 2014 | '15 | '16 | '17 | '18 | '19 | '20 | '21 | '22 | '23 | '24 |
|------------|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-------|
| 護岸整備 | | | 16億円 | | | | | | | | 供用開始▼ |
| 埋立整備 | | | | 4億円 | | | | | | | |
| 躯体整備 | | | | | | 63億円 | | | | | |
| プラント整備 | | | | | | | | 38億円 | | | |
| 工事費(国費:億円) | 6 | 3.6 | 6.4 | 5.4 | 5.4 | 7.6 | 17 | 15 | 22 | 21 | 12 |

宮川流域幹線管渠の早期供用開始



伊勢市消防本部庁舎・防災センター 伊勢志摩広域防災拠点

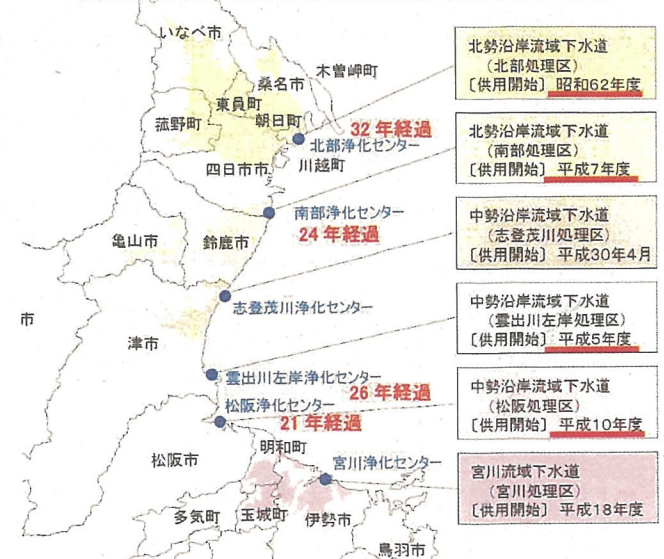


宮川流域下水道幹線管渠の整備工程

| | 2015 | '16 | '17 | '18 | '19 | '20 | '21 | ... | '26 |
|------------|------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|
| 内宮幹線 | | | | | | 23億円 | | | |
| 明和幹線 | | | | | | 18億円 | | | |
| 五十鈴川幹線 | | | | | | 5億円 | | | |
| 工事費(国費:億円) | 0.9 | 4.1 | 9.4 | 4.9 | 4.7 | 4 | 3 | 12 | 3 |

長寿命化計画に基づく老朽化対策 ～ 安定的・継続的な下水道機能を確保 ～

各浄化センタープラント設備の改築



「機能停止の未然防止」と「ライフサイクルコストの最小化」を
目的とした長寿命化計画に基づく **計画的な改築が必要!**

適切な改築が実施できないと

処理施設の停止や機能低下が生じ、
公共用水域の水質悪化を招くため
公共的役割を果たすことができない!

第2期長寿命化計画(2017~2020)に基づく老朽化対策費用

| | 2017 | '18 | '19 | '20 | '21 | '22 | '23 | '24 |
|------------------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|----------------------------|
| 老朽化対策 (国費:億円) | 6.1 | 11.2 | 14 | 7 | | | | 次期計画である ストックマネジメント計画で策定 |

要望

- 1 災害時の下水道機能確保のため、下水道施設の整備に必要な予算を確保すること。
- 2 下水道施設を安定的かつ継続的に機能させるため、老朽化対策に必要な予算を確保すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

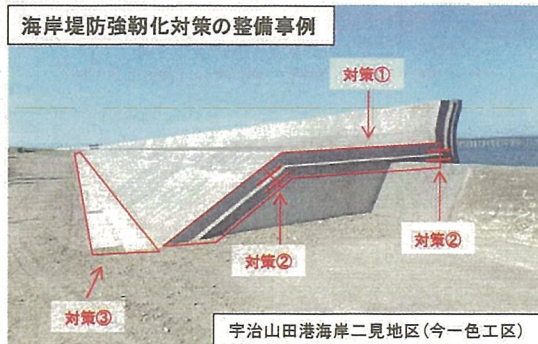
切迫する南海トラフ地震や激甚化する気象災害から、国民の生命と財産を守る

南海トラフ地震に備えた海岸堤防の整備

●南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率は70～80%!

三重県で想定される南海トラフ地震による被害は、死者数約4万人、経済被害額約2兆円と想定されており、早期の対策が喫緊の課題となっています。

特に、県南部では非常に大きな津波が短時間で来襲することから、減災効果を発揮する「粘り強い構造」の堤防を整備することで、住民等の避難時間の確保を図ります。



- 対策① 天端・裏法コンクリートの被覆厚を確保
- 対策② 差鉄筋を配置し、構造の一体化
- 対策③ 法尻コンクリートによる洗掘防止

高潮・侵食被害に備えた海岸堤防の整備

宇治山田港海岸では、堤防整備や養浜による面的整備により、高潮防護効果が発揮されています。



宇治山田港海岸二見地区(二見工区)

「津波避難対策特別強化地域」において地震・津波対策に重点的に取り組めるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算確保が必要!

高波浪時の整備効果発現事例(H30.9)

港湾施設の老朽化対策や地震対策

地域の基幹産業を支え生産性向上に資する港湾施設の老朽化対策が必要!

・直背後に港湾貨物を利用する工場が集積。生産された製品は国内産業を支える。

津松阪港-7.5m大口岸壁
岸壁上部工老朽化状況



完成区間の利用状況(津松阪港)

- 令和2年度からの岸壁改修工事期間中は、セメント圧送時間の増加による非効率な荷役が発生
 (圧送時間にして約1.4倍～1.8倍の負担増、準備を含め2日に跨がる荷役作業が発生)
- 外航船は大口埠頭 SOLAS 利用不可。SOLAS は中央埠頭のみ運用

- 岸壁改修の早期完成にはさらなる予算措置が必要



南海トラフ地震などの大規模地震に備え、港湾施設の地震対策が必要!



要望

- 南海トラフ地震による被災リスクの高い「津波避難対策特別強化地域」において、緊急性の高い海岸保全施設の地震・津波対策を推進できるよう、新たな予算制度を創設するとともに事業費を確保すること。
- 港湾施設の老朽化対策や地震対策を重点的に推進するために必要な予算を確保すること。

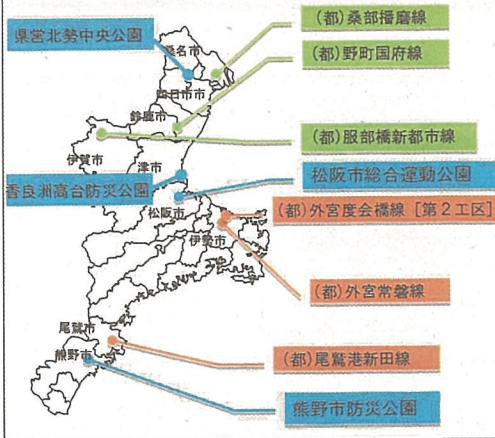
【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

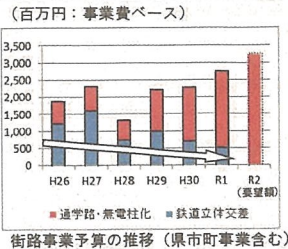
(国土交通省)

～社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金による支援（街路・都市公園）～

街路・都市公園事業実施予定箇所



街路事業（県事業：6箇所）



鉄道立体交差事業は今年度に完了

無電柱化の推進や通学路における交通安全対策に必要な予算の確保を！

無電柱化の推進

千葉県では台風第15号の影響で、約2000本の電柱が倒壊し、停電の長期化など、住民生活に甚大な影響を与えた。



台風第15号による電柱倒壊の様子(千葉県鎌倉市) → 台風や地震による電柱倒壊のリスクが軽減できる無電柱化に注目が集まっている。

防災力を強化するためには無電柱化の推進が必要！



(都)外宮会橋線[第2工区][伊勢市]

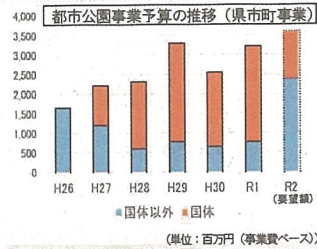


(都)外宮常磐線[伊勢市]



都市公園事業

都市公園の整備推進



令和3(2021)年開催「三重とこわか国体・とこわか大会」に向け、国体関連事業に予算を重点配分

その間に、政府が南海トラフ地震の発生率を「70-80%」に引き上げ、激甚化・頻発化する自然災害等により、全国各地で甚大な被害が発生

大規模自然災害の備えとして防災安全に資する都市公園整備の重要性は高まっている！

防災安全に寄与する都市公園整備に必要な予算の確保を！

通学路における交通安全対策



(都)桑部播磨線[桑名市]



(都)野町国府線[鈴鹿市]



要望

街路および都市公園整備事業の推進に必要な予算を確保すること。

【県土整備部】

2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

住宅・建築物の耐震化促進

住宅・建築物耐震化促進のために必要な予算確保を



耐震改修が必要な多数の者が利用する建築物（ホテル）

倒壊して道路を塞ぐ住宅（熊本地震）

耐震化の目標

令和2年

- 国方針 住宅・建築物の耐震化率：95%
- 県計画 避難路沿道建築物・防災拠点建築物の耐震診断報告期限

木造住宅の耐震化率の現状

H30年度末：84.1%（推定）
目標達成のためには2年で10.9%上昇させる必要がある

三重県の平均補強工事費

三重県の平均工事費 約243万円

耐震化の支援
耐震診断補助、補強設計補助、耐震改修補助
耐震性のない住宅・建築物除却補助

普及啓発
PR資料作成費、講習会・相談会開催費
住宅戸別訪問業務委託費

要望
居住者・利用者・まちの安全・安心のために必要な予算確保を！

2020年度必要国費額 5.3億円

県民意識調査(H30)

耐震補強をしない理由
補強工事に多額の費用がかかるから 66.0%

自己負担可能額 100万円まで 60.6%

問題点
●増加傾向が続く工事費

補強工事の補助制度

工事費 240万円の場合

| 現状 | 要望 |
|---|---|
| 県+市町 60万円 県のリフォーム補助 20万円 国 50万円 自己負担 110万円 | 県+市町 60万円 県のリフォーム補助 20万円 国 60万円 自己負担 100万円 |

要望 補強工事国庫補助の上限額の引き上げを！

2020年度 引き上げに必要な国費額 0.2億円

市街地の安全性の向上

狭い道路解消促進のため、交付金の満額配分を

現状
【A市の平成30年度実績】
セットバック部分の寄付222件のうち、未整備は106件
要望額とおり国費が配分されないため、整備に必要な予算が確保できない

A市の現状

| | |
|------------|----------|
| （整備済） 116件 | 未整備 106件 |
|------------|----------|

未整備のままのセットバック部分

問題点
●セットバック部分が未整備のまままで放置され、通行上危険
●住民からは、早く整備するように要望がある

要望 道路整備のために国費の満額配分を！

2020年度必要国費額 1.4億円

公営住宅の除却

耐用年限が過ぎて空き家となった公営住宅の除却費用に対する交付金制度の拡充を

現状
「不要となる県営住宅の推計」（総管理棟数：280棟）
不要となった住宅の除却費用は交付金対象事業でない

台風により濡れあがった屋上防水シート

不要となった住宅の例

問題点
耐用年限が過ぎて空き家となった公営住宅の防犯対策、草刈りや鳥獣駆除などの日常管理、自然災害等に対する費用が必要となる。

課題解決に向けて
不要となった住宅の除却費用が交付金対象事業となった場合……

| 現状 | 要望 |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 地方負担 1 交付金 1/2 除却事業費 1.5 | 地方負担 1/2 交付金 1/2 除却事業費 1 |

要望 除却費用に対する交付金制度の拡充を！

① 計画的な除却が可能に！
② 維持管理費の削減！

- 要望**
- 1 住宅・建築物の耐震化促進に必要な予算を確保すること。
 - 2 木造住宅の耐震補強工事に係る交付金を地方負担額と同額まで引き上げること。
 - 3 狭い道路整備等促進事業に必要な交付金を満額配分すること。
 - 4 耐用年限が過ぎて空き家となった公営住宅の除却費用について、交付金制度の拡充を図ること。

【県土整備部】

3 農山漁村地域における防災・減災、国土強靱化対策の推進と継続強化

(農林水産省)

【要望項目】 制度・予算

頻発・激甚化する風水害・土砂災害や地震等に対し、防災・減災対策を強化するため、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(以下3か年緊急対策)など必要な予算の確保および制度を拡充するとともに、対策期間終了後の令和3年度以降も、必要な取組を集中的・計画的に進められるよう、十分な予算の確保および財政措置の継続を図ること。

- 1 選定基準の見直しによる防災重点ため池の増加により、ハード対策が長期間にわたると見込まれることから、「3か年緊急対策」に基づく臨時・特別の措置と同様の財政措置を継続すること。
また、排水機場および頭首工の多くは老朽化に伴う機能低下を招いているため、早急なハード対策が必要であることから、農業用ため池と同様に「3か年緊急対策」に基づく臨時・特別の措置を講じること。
さらに、耐震調査や機能診断、実施計画作成などのソフト対策について、必要な予算を確保するとともに、令和2年度までとなっている国の定額補助の期限をさらに延長すること。
- 2 災害に強い森林づくりを推進するため、山地災害対策に係る予算を継続的に確保するとともに、治山施設の長寿命化対策等を計画的かつ着実に進めるための予算を十分に確保すること。
- 3 南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域における海岸保全施設・津波防波堤の整備を計画的かつ着実に進めるため、必要な予算の確保や起債充当率の嵩上げを行うとともに、海岸保全施設の耐震対策を加速させるため、耐震性能調査の適債化・定額補助金化など財政措置の充実を図ること。

《現状・課題等》

近年の豪雨災害や地震等、「想定外」「数十年に一度」の大規模自然災害が頻発する中、ソフト、ハードの両面から防災・減災対策を強化していく必要があることから、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(以下3か年緊急対策)などの必要な予算を確保・拡充することが必要です。また、同対策の集中取組期間終了後の令和3(2021)年度以降も、必要な取組を集中的・計画的に進められるよう、防災・減災対策予算の確保や財政措置の継続が必要です。

- 1 農業用ため池の適正な管理および保全が行われる体制を早急に整備するための「農業用ため池の管理及び保全に関する法律」が施行され、ため池の管理体制の強化を進める中で、防災重点ため池の見直しにより、ハード対策が必要となるため池が大幅に増加し、その対策は今後長期にわたると見込まれることから、「3か年緊急対策」に基づく臨時・特別の措置（防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債 起債充当率100%、交付税算入率50%）と同様の財政措置の継続が必要です。

また、洪水時における湛水の排除を目的とした排水機場の多くが標準耐用年数を超過し、更新時期を迎えているとともに、河川からの農業用水取水を目的に築造された頭首工の多くも、老朽化が進み、ゲートの倒伏不能等による洪水時の治水障害（堤防決壊等）の発生が懸念され、農地のみならず宅地や公共施設等へ甚大な被害を及ぼすおそれがあります。こうしたことから、豪雨による浸水等の大規模な自然災害による被害を防止する上で、これらの排水機場および頭首工の早急なハード対策が必要です。このため、農業用ため池と同様に「3か年緊急対策」に基づく臨時・特別の措置（防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債 起債充当率100%、交付税算入率50%）が必要です。（湛水防除事業等により造成した排水機場数は139箇所、うち平成30（2018）年度末に標準耐用年数を超過した施設は、107箇所、77%が超過）

さらに、選定基準の見直しによる防災重点ため池の大幅な増加や、標準耐用年数を超過するなど老朽化した排水機場や頭首工が数多く存在することから、今後も早急なハード対策に向け、耐震調査や機能診断、実施計画作成などのソフト対策を実施する必要があります。このため、令和2（2020）年度までとなっている国の定額補助の期限の再延長が必要です。

- 2 近年、局地的な豪雨や地震などに起因する山地災害の頻発や、老朽化等による治山施設の長寿命化が課題となっています。このため、早急かつ計画的に治山事業を推進するための予算を十分に確保するとともに、治山施設の長寿命化対策として、過去に整備した約8千の治山施設の適切な維持管理や更新、機能強化等を着実に進める必要があります。

3 県内の海岸保全施設の多くは伊勢湾台風後に築造され、老朽化が著しく進んでいます。また、南海トラフ地震発生の緊迫度が増す中、海岸保全施設・津波防波堤の整備を早急かつ着実に進める必要があります。しかしながら、これらの整備には多大な費用と長期間を要することから、重点的に推進するための予算の確保や起債充当率の嵩上げ（起債充当率 100%、交付税算入率 80%）を行うとともに、海岸保全施設の耐震対策を加速させるため、耐震性能調査の適債化・定額補助金化など、地方財政への影響を緩和する措置が必要です。

事務担当 農林水産部農業基盤整備課、治山林道課、水産基盤整備課
関係法令等 土地改良法、農村地域防災減災事業実施要綱、農山漁村地域整備交付金実施要綱、海岸法、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する法律