

平成31年度予算の確保に向けた 国への要望



第76回国民体育大会

三重とこわか国体

ときめいて人 かがやいて未来 2021



MIE

Once in your lifetime



第21回全国障害者スポーツ大会

三重とこわか大会

ときめいて人 かがやいて未来 2021

平成30年11月 三重県

目 次

【要望項目】

災害に強い地域社会をつくるために

- 1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、
「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進(国土交通省、気象庁)…………… 1
- 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)…………… 23
- 3 四日市港の港湾・海岸事業の推進(国土交通省)…………… 41
- 4 近年の地震・風水害等をふまえた農山漁村地域の防災・減災対策の充実・強化(総務省、農林水産省)… 45
- 5 国難レベルの巨大災害に対応するため、事前復興に取り組むことができる
財政支援制度等の創設(内閣府、総務省)…………… 49
- 6 「大阪府北部を震源とする地震」および「平成 30 年7月豪雨」等で
顕在化した課題への対応(内閣府、文部科学省、経済産業省、国土交通省、気象庁)…………… 51

誰もが安心して暮らし続けられるために

- 7 児童相談体制強化に向けた支援の充実(厚生労働省)…………… 55
- 8 希望がかなう少子化対策～「第2子の壁」突破に向けて～(内閣府、厚生労働省)…………… 59
- 9 医師の確保および看護職員の確保・育成に向けた取組の推進(厚生労働省)…………… 63

強みを生かし国内外から選ばれるために

- 10 グローバル化に対応する強い農林水産業の構築に向けた支援の充実・強化(農林水産省)…………… 67
- 11 地方へのインバウンド誘致に向けた取組の推進(総務省、経済産業省、観光庁)…………… 71
- 12 リニア中央新幹線の早期全線開業および地方のリニアインパクト最大化
への支援強化(国土交通省)…………… 77
- 13 Society5.0 の社会を地域から支える人材育成のための高校教育環境の整備(文部科学省)…………… 79
- 14 スポーツを通じた地域活性化への支援(内閣官房、スポーツ庁)…………… 81
- 15 地方が創意工夫により自立的な行財政運営を行うための地方一般財源の確保・充実(総務省) …… 85
- 16 ゴルフ場利用税の堅持・地方法人課税の偏在是正(総務省)…………… 87

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省、気象庁)

【要望項目】 予算

- 1 東海環状自動車道大安IC（仮）～北勢IC（仮）間の公表された供用見込みより一日も早い開通を図るよう、さらに整備を加速すること。
北勢IC（仮）～岐阜県境間の開通見通しの公表、早期全線開通に向け整備を推進すること。
- 2 中京圏の高速道路ネットワークを賢く使うとともに、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のため、早期に中京圏の高速道路料金の見直しを進めること。
重要物流道路を契機とした「新広域道路交通計画」をふまえ、有料道路事業拡大による財源を活用し、直轄道路事業のさらなる整備推進を行うこと。
- 3 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）の開通見通しを早期公表すること。
拡充した「近畿道紀勢線推進プロジェクトチーム」を活用し、熊野道路・新宮紀宝道路の一層の事業推進を図ること。
熊野IC（仮）～紀宝IC（仮）間の未事業化区間（約16km）を平成31年度新規事業化すること。
- 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23号中勢バイパスの全線開通に向けた整備を推進、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。
鈴鹿四日市道路を平成31年度新規事業化すること。
- 5 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交差化に早期工事着手すること。
- 6 鈴鹿亀山道路の都市計画決定手続きに関する調査を支援すること。
名神名阪連絡道路の国による調査を推進し、早期実現を図ること。
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。

- 7 浸水被害軽減のため、木曾三川および鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川、平成 29 年台風第 21 号により甚大な被害が発生した勢田川において、治水対策および地震・津波対策を推進すること。
- 8 川上ダムについては、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。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推進すること。
- 9 三重県内における木津川水系直轄砂防事業をより一層推進すること。
- 10 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推進すること。
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。
- 11 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。
- 12 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。
- 13 市町における警戒避難体制を支援するため、土壌雨量指数の高精度化を早期に実現すること。

《現状・課題等》

- 1 東海環状自動車道の沿線地域では、部分開通や開通見通しの公表により、企業の設備投資が進められています。また、四日市港では、臨港道路の整備など施設の充実を図っており、昨年の外貨コンテナ取扱個数は過去最高を記録するなど効果が発現しています。さらに、今年 1 月から外国客船が寄港し、四日市港がインバウンドの新たな玄関口となっています。
さらなる企業の計画的な設備投資や物流の効率化、観光交流の拡大のためにも、東海環状自動車道の一日も早い全線開通が必要です。
- 2 中京圏の高速道路の見直しについて、国土幹線道路部会で議論が開始され、今後、「(仮称)中京圏小委員会」で議論が進められることとなりました。物流や製造業界においては、ドライバーの人手不足が深刻であるとともに、輸送時間を短縮して物流の効率化を図ることが求められています。高速道路ネットワークを賢く使う取組を一層進めることが必要です。
国土交通省では、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」と指定し、機能強化・重点支援を実施する「重要物流制度」が創設されました。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、各地域で新たな広域道路ネットワークの検討が進められています。今後、策定される「新たな広域道路交通計画」をふまえ、有料道路事業の拡大による県内直轄道路事業の整備推進が必要です。

3 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巨大地震への備えとして、高規格幹線道路の整備によるネットワークの強化が必要です。また、現道の国道 42 号は台風や豪雨による河川の氾濫で通行止が発生していることから、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。

一方で当地域は、優れた観光資源や農林水産資源の活用による地域振興、企業立地に雇用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、ネットワークの強化によりさらなる発展が期待されています。

このため、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の早期整備が必要です。

4 北勢・中勢地域は、国道 1 号や 23 号における慢性的な渋滞の解消および発生が危惧される大規模災害への備えが求められています。平常時・災害時問わず安全・安心かつ円滑な物流を確保するためには、北勢バイパス、中勢バイパスおよび鈴鹿四日市道路の一体整備が必要です。また、沿線地域で開通を見越した設備投資が進められており、さらなる設備投資を促進するためには、開通見通しが示されていない区間の見通しの早期公表が必要です。

5 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 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。

松阪多気バイパスについては、昨年度に暫定 2 車線で全線開通したものの、交通量が増加したことに伴い、県道鳥羽松阪線との交差点では、逆に渋滞長が増加するなど著しい渋滞が発生していることから、立体交差化の早期工事着手が必要です。

6 鈴鹿亀山地域は産業集積地にあるものの、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、現在進めている都市計画手続きの支援が必要です。

名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道が東西方向に走っていますが、それらを南北に結ぶ幹線道路が整備されていません。

伊賀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 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」が創設されたことを受け、我が国の物流上、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」に指定し、早期整備が必要です。

7 南海トラフ地震の今後 30 年以内の発生確率が 70%程度から 70~80%に引き上げられ、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、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・宮川や勢田川流域においては、低平地が広がっているため、洪水・高潮・津波に対して脆弱な地域となっています。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、流下能力確保のための治水対策や堤防耐震化などの推進が必要です。

8 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、平成 29 年 9 月からダム本体工事を施工中であり、着実な予算の確保が必要です。上野遊水地は平成 27 年度に運用を開始し、平成 29 年台風第 21 号において約 600 万立方メートルを貯留したことで浸水被害の回避する効果がありました。さらなる治水安全度の向上を図るためには、木津川・服部川・柘植川の直轄河川改修事業の推進が必要です。

また、名張市市街地を河川氾濫から守るには、名張川の直轄河川改修事業の推進が必要です。

9 名張市市街地と大阪・中京圏を結ぶ国道 165 号、近鉄大阪線は多数の土石流危険渓流によって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・流木災害や河川の氾濫に対するリスク低減が図られるよう、木津川水系直轄砂防事業の推進が必要です。

10 七里御浜海岸は、昭和 30 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、高潮被害が発生しています。高潮被害の防止とともに、人工リーフの整備および維持養浜を実施していますが、七里御浜海岸の侵食対策には、事業費が膨大な上、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。

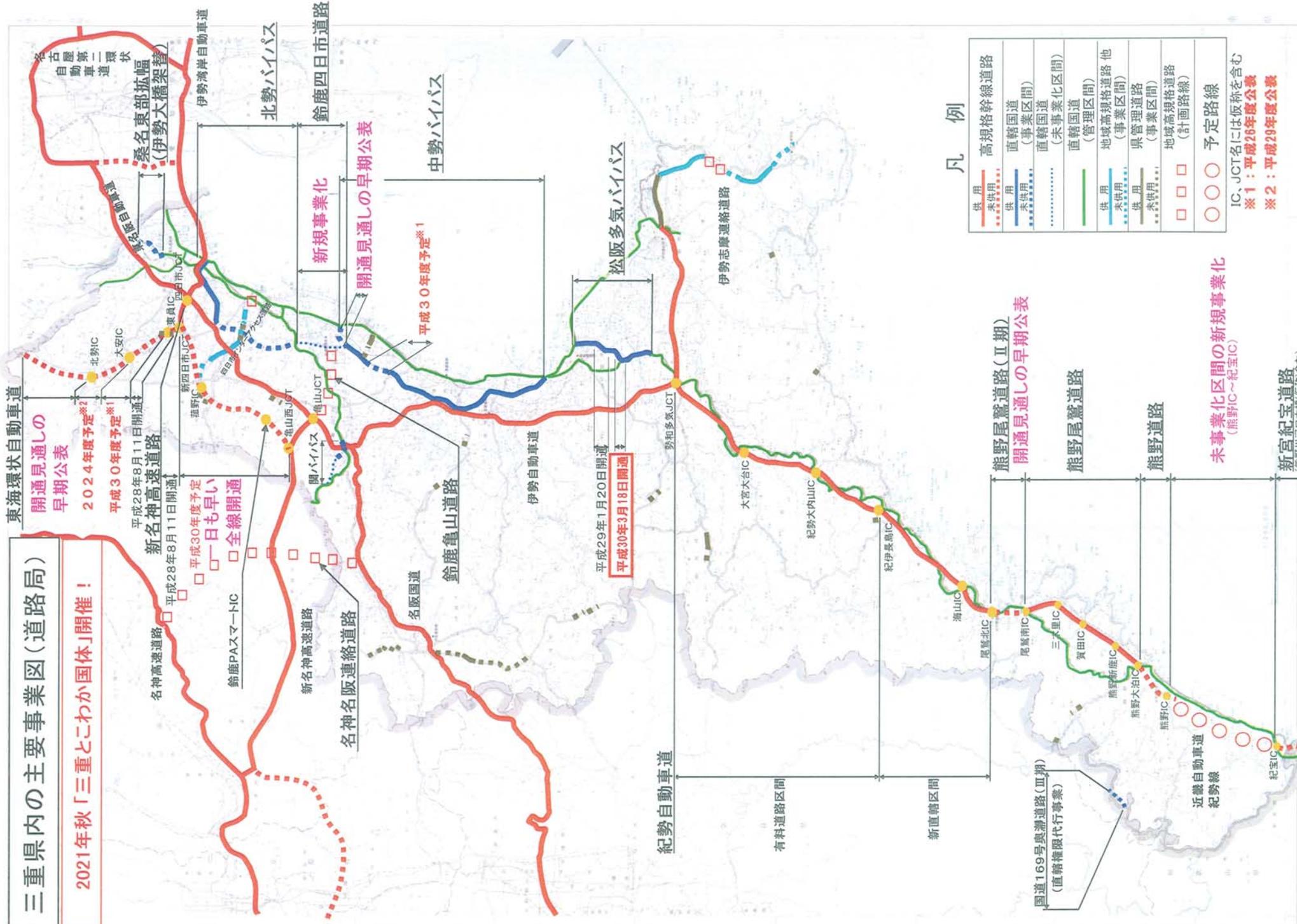
熊野川流域では、堆積土砂撤去等の治水対策や長期化する濁水の影響等が課題となっています。現在、「熊野川の総合的な治水対策協議会」を設置し、堆積土砂撤去、流域の崩壊地対策、利水ダムの運用改善などを行っていますが、熊野川緊急対策特定区間における直轄河川改修事業の推進、国によるマネジメント強化が不可欠です。

- 11 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、巨大台風や南海トラフ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、2021年に開催される「三重とわか国体」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、国体開催に間に合うよう、引き続き会場周辺の堤防整備を進める必要があります。
- 12 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）は、平成27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。
- 13 気候変動に伴う影響により頻発・激甚化する土砂災害に対してソフト・ハード一体となった予防的対策を進めていますが、土砂災害は突発的に発生しその衝撃力は大きく、命の危険を脅かす可能性が高いことから、県民の生命・身体を守るためには早めの避難行動をとることが重要です。県や市町が、土砂災害に係る情報の提供や避難勧告の発令等を迅速かつ的確に行うため、現在提供されている5kmメッシュごとの土壌雨量指数がよりきめ細かに提供され、避難対象の絞り込み等に活用されるよう、情報の高精度（1kmメッシュ）化が必要です。

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 等

三重県内の主要事業図(道路局)

2021年秋「三重とこわか国体」開催!



東海環状自動車道
開通見通しの早期公表

2024年度予定※1
平成30年度予定※1

平成28年8月11日開通
新名神高速道路

平成30年度予定
一日も早い全線開通

新規事業化
開通見通しの早期公表

平成30年度予定※1

平成29年1月20日開通
平成30年3月18日開通

凡例

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

IC、JCT名には仮称を含む
※1：平成26年度公表
※2：平成29年度公表

熊野尾鷲道路(Ⅱ期)
開通見通しの早期公表

熊野尾鷲道路

熊野道路

未事業化区間の新規事業化
(熊野IC～紀宝IC)

新宮紀宝道路
(熊野川河口大橋(仮称)含む)

国道169号奥湯涌道路(Ⅲ期)
(直轄権限代行事業)

近畿自動車道
紀勢線

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

中部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）

開通を見越した地域の動きが活発に

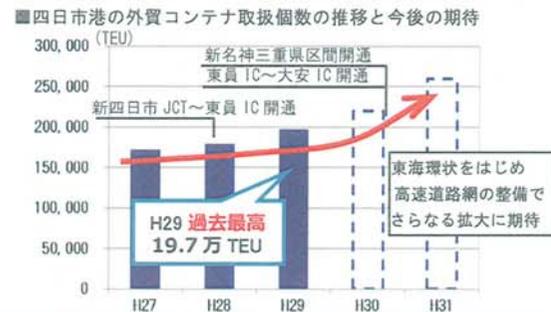


四日市港を活用した物流の生産性向上

○四日市港の物流効率化に向けた施設の充実



○四日市港の外貿コンテナ取扱個数が過去最高



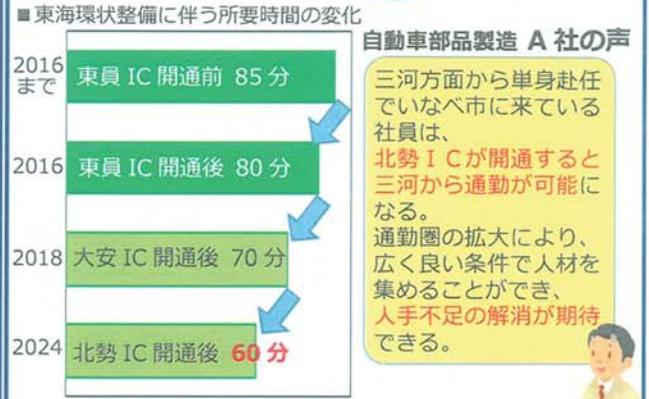
○東海環状自動車道早期全線開通への期待(産業面)



さらなる四日市港の活用のため早期全線開通を

人手不足解消に向けた沿線企業の期待の声

○三河方面に関連会社があるA社の整備効果事例

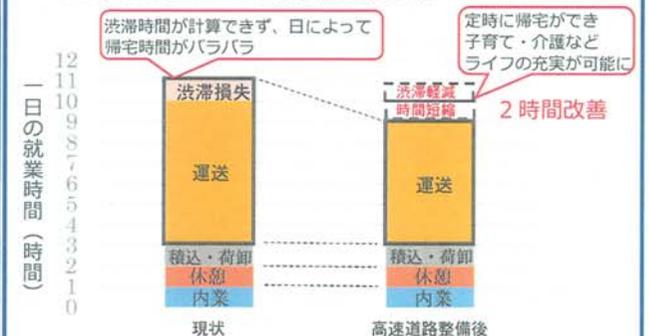


三河方面からいなべ市へ通勤可能に 人手不足解消へ

○早期全線開通に向けた物流業者B社の声

物流業界はドライバー不足が大きな課題。渋滞により業務終了時間が計算できない。速達性による生産性の向上や定時性による労働環境の改善につながる高速道路の早期整備に期待している。

■トラックドライバーの就業時間改善の例



労働環境改善による人材確保に期待

- 要望
- 1 東海環状自動車道大安IC(仮)～北勢IC(仮)間の公表された供用見込みより一日も早い開通を図るよう、さらに整備を加速すること。
 - 2 北勢IC(仮)～岐阜県境間の開通見通しの公表、早期全線開通に向け整備を推進すること。

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

中京圏の高速道路料金体系の早期見直しと重要物流道路を担う幹線道路網整備のスピードアップ

○中京圏の高速道路料金体系の見直しについて

・社会資本整備審議会国土幹線道路部会〔(仮称)中京圏小委員会〕で検討開始



○県内企業の声

○自動車部品製造 A社
・ものづくりにおいて、効率的な輸送もさることながら、ジャストインタイム方式の生産体制には、**定時性の確保が重要**
・**ドライバー不足が深刻であり、渋滞解消による物流効率化は欠かせない**

○県内大手物流 B社
・**物流業界における人手不足は深刻**
輸送の効率化が課題であり、渋滞を解消するなどの高速道路の取組は重要
・東海環状自動車道の整備により、四日市港の取扱貨物量の増加予想され、**早期整備に期待している**

中京圏のものづくりを支えるため、高速道路を賢く使う取組を進めることが必要

○中京圏のものづくりを支える高速道路を賢く使うため、料金体系の早期の見直しと東海環状等の必要なネットワーク整備に向けた財源確保が必要！

○三重県内の幹線道路ネットワークの整備推進



○自動車部品製造 A社
・県内の製造拠点から四日市港や名古屋港への輸送において、**幹線道路に渋滞があり、製品輸送の効率が悪い**
・**人手不足の中、渋滞が解消され、港までの輸送回数が増加すれば、物流輸送の効率化に大きく寄与する**

○バス事業 C社
・域内交通と産業交通が混在して渋滞が発生しており、**バス運行において定時性が確保できず、結果、客離れにつながっている路線がある**

○南海トラフ地震を見据え、**国土強靱化につながる道路整備が必要**

県内製造拠点から港湾等を結ぶ重要な物流ルート等、幹線道路網の早期整備が必要

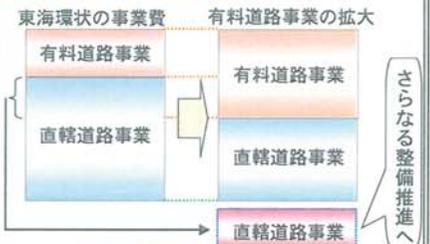
○重要物流道路を契機とした新たな広域道路交通計画

H30.3道路法改正により「重要物流道路制度」が創設
物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」と指定し機能強化、重点支援を実施

新広域道路交通計画・・・中長期的な観点から計画を策定
新たな国土構造の形成 グローバル化 国土強靱化等
「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

「重要物流道路」の指定、「新広域道路交通計画」の策定による幹線道路網の整備推進が必要

○直轄道路事業の推進



有料道路事業の拡大による県内直轄道路事業のさらなる整備推進

○製造拠点から港湾等を結ぶ重要な物流ルートとなる幹線道路網の整備について、新たな財源を活用し、「新広域道路交通計画」の早期作成・推進が必要！

要望 1 中京圏の高速道路ネットワークを賢く使うとともに、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のため、早期に中京圏の高速道路料金の見直しを進めること。
2 重要物流道路を契機とした「新広域道路交通計画」をふまえ、有料道路事業拡大による財源を活用し、直轄道路事業のさらなる整備推進を行うこと。

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(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

ミッシングリンクが残る紀伊半島一周高速道路



開通の期待高まる熊野尾鷲道路(Ⅱ期)



未事業化区間における事業実施環境



台風・豪雨による国道42号の通行止



未事業化区間の事業環境



- 要望
- 1 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)の開通見通しを早期公表すること。
 - 2 拡充した「近畿道紀勢線推進プロジェクトチーム」を活用し、熊野道路・新宮紀宝道路の一層の事業推進を図ること。
 - 3 熊野IC(仮)～紀宝IC(仮)間の未事業化区間(約16km)を平成31年度新規事業化すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らし礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(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 (北勢バイパス、中勢バイパス、鈴鹿四日市道路)

国道1号・23号の慢性的な渋滞

【国道1号(日永三交差点)の渋滞状況】



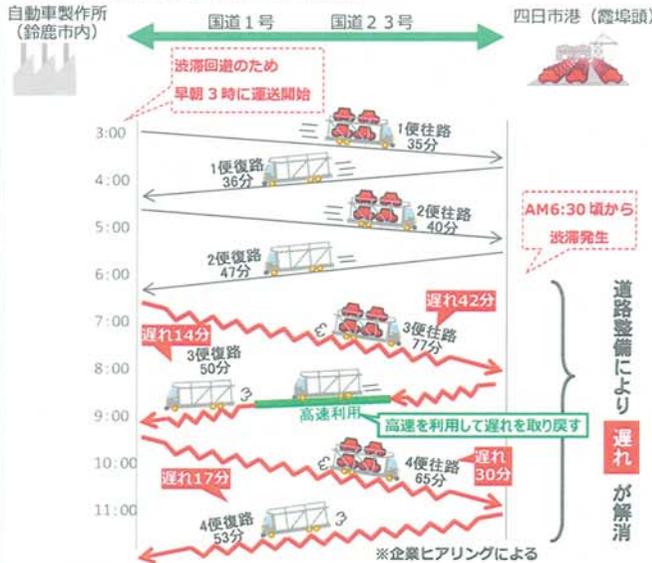
国道1号の中で
渋滞ワーストランキング
3年連続第1位
渋滞損失時間は
約720万人時間/年

毎年約4千人の労働力の損失に相当!



渋滞解消による物流の効率化

(完成車輸送を担う運送会社A社の現状)



現状で4往復に合計約6.7時間を要するが、渋滞解消により合計約5時間に削減可能(25%削減)

道路整備による効果

- 経費削減**
渋滞による遅れを取り戻すための高速利用料金やドライバーの残業手当が削減される
- 就業環境改善**
現状で1日10時間を超える勤務時間が渋滞解消により約1.7時間短縮される

道路整備による輸送時間の短縮が
ドライバー不足解消や生産性の向上に寄与!

ダブルネットワーク形成による減災化

(津波浸水予測図)



南海トラフ想定規模地震発生

国道23号の60%が津波により浸水

緊急輸送道路である国道23号が寸断の可能性

※国土交通省ハザードマップポータルサイトを基に三重県推定

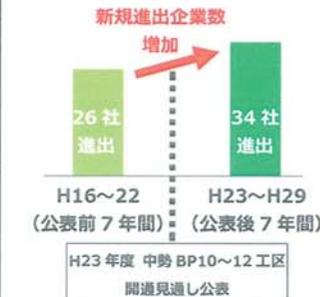
被害が広範囲かつ長時間に及び、日本経済への影響は甚大となる

内陸を通る鈴鹿四日市道路の事業化は災害時のリダンダンシー確保に直結!

※国土交通省ハザードマップポータルサイトによる

開通見通し公表が企業立地の後押しに

(中勢北部サイエンスシティの企業立地数)



【工業製品を扱う運送会社B社の声】

中勢バイパス全線開通を見据えサイエンスシティへ新たに事業所を設置しました。中南勢方面に販路を拡大し、新規顧客を増やしていきたい。

開通見通しの早期公表が企業進出を促し
地域経済の好循環を生みます!

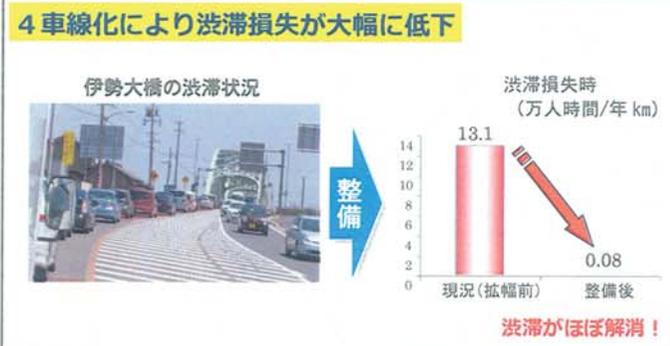
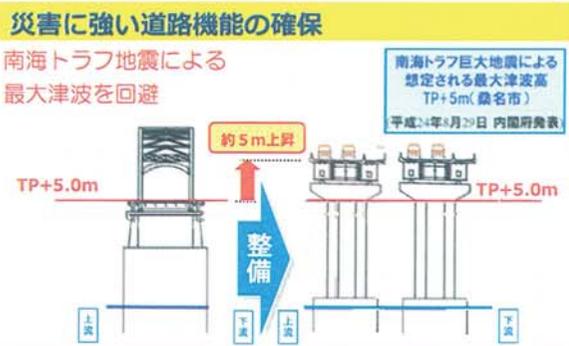
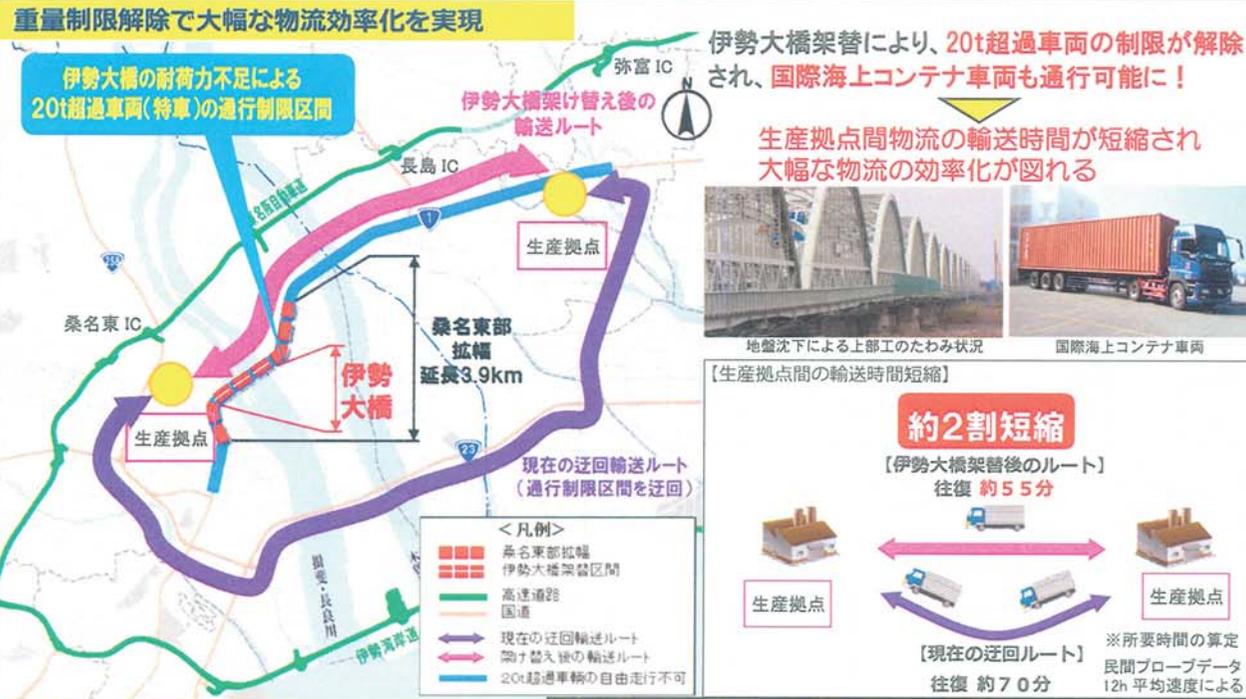
要望

- 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23号中勢バイパスの全線開通に向けた整備を推進、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。
- 3 鈴鹿四日市道路を平成31年度新規事業化すること。

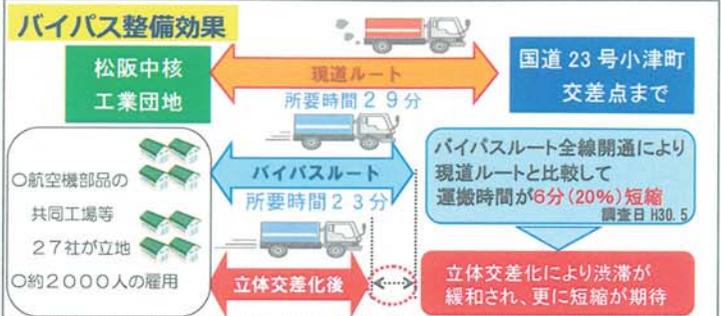
1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

物流効率化・産業振興を図り、災害時の安全・安心の確保に大きく寄与する事業の推進
国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）



朝田町南交差点の**立体交差化**で企業の生産性向上
国道42号松阪多気バイパス



- 要望
- 1 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。
 - 2 国道42号松阪多気バイパスの渋滞区間の立体交差化に早期工事着手すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らし礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

平時・災害時においても重要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)

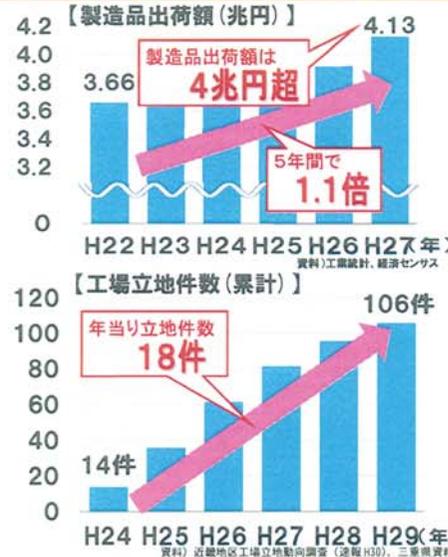
鈴鹿亀山道路 高速道路への直結、特車対応により物流ネットワークを強化

三重県における主要工場の生産性向上を支援

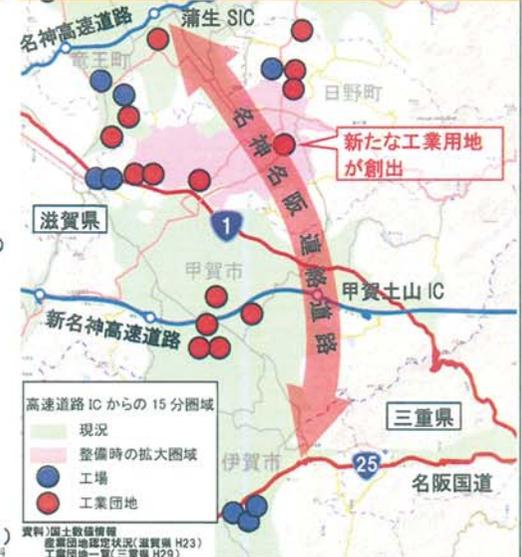


名神名阪連絡道路 幹線道路として、伊賀地域の産業・物流・観光の発展を支援

拡大し続ける沿線地域の製造業



沿線の製造業の集積促進を支援



四日市港のコンテナ搬送を支援

鈴鹿・亀山地域～四日市港間の国際海上コンテナ車 150本/日



<企業集積地域内の運送会社の声>

・鈴鹿亀山道路が整備されることで鈴鹿ICや亀山IC、四日市港への新ルートとなり、フルトレーラー等での定時性や安全性向上に貢献します。

国際海上コンテナ(40ft 背高)の搬送状況(セミトレーラー搬送時)

増加するインバウンド観光

【伊賀流忍者博物館の外国人観光客】



名神名阪連絡道路シンポジウム(H30.7)

一般来場者 約750名が出席

二階 俊博氏 (衆議院議員 自民党幹事長)

- 名神名阪連絡道路は、国土強靱化をもたらす。
- シンポジウムが、本道路の前進に向けた大きな一歩となるよう祈念する。

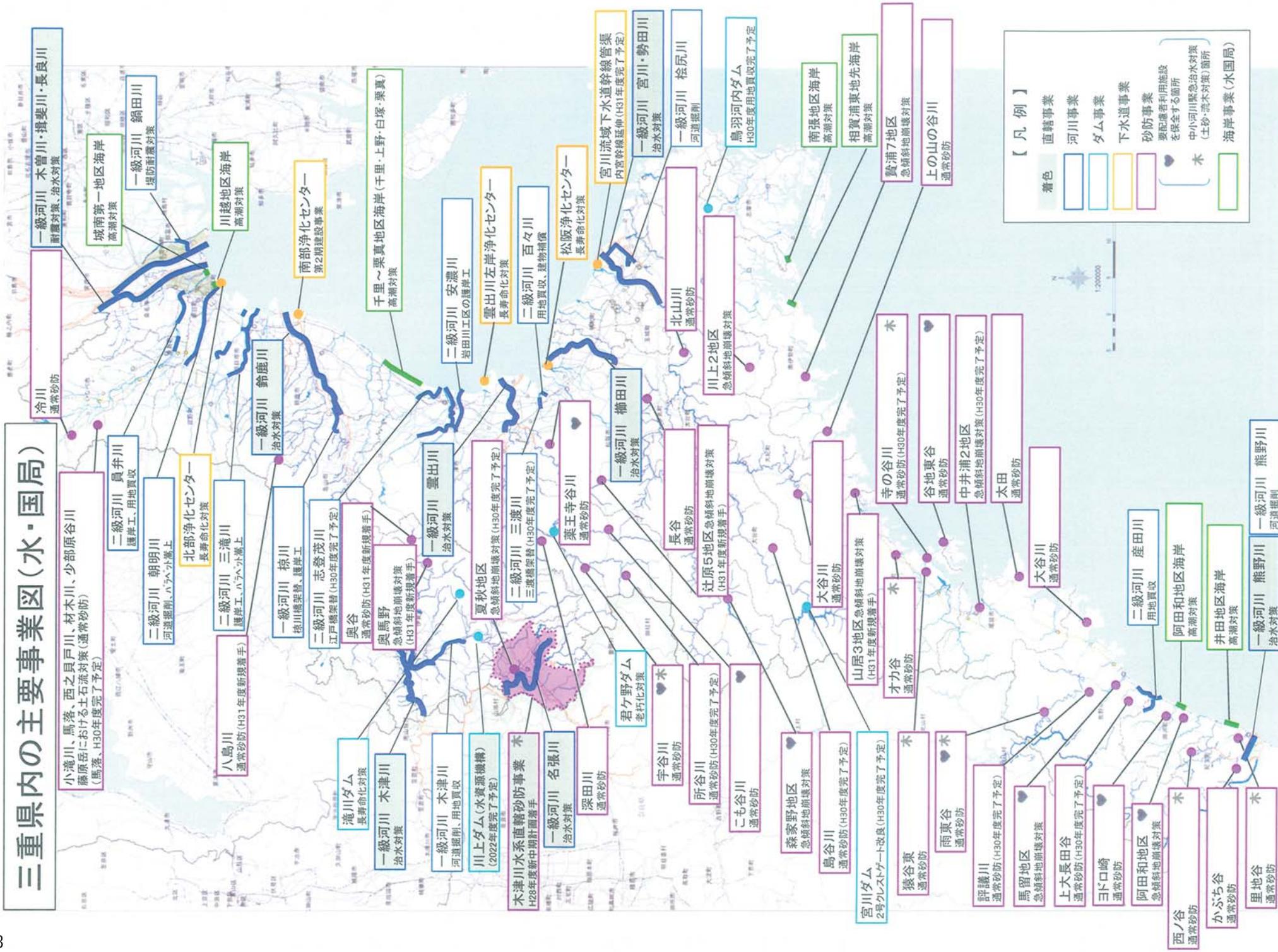
坂本 克己氏 (全日本トラック協会会長)

- 物流上、重要な道路が「重要物流道路」として指定されることとなった。
- 製造や販売の前に物流あり。

要望

- 1 鈴鹿亀山道路の都市計画決定手続きに関する調査を支援すること。
- 2 名神名阪連絡道路の国による調査を推進し、早期実現を図ること。
- 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。

三重県内の主要事業図(水・国局)



1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

木曾三川

- 国内最大の海拔ゼロメートル地帯
- 全国第2位の観光施設や生産拠点が立地

流域の特性



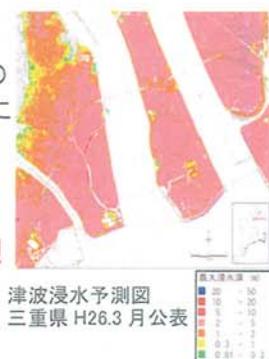
ナガシマリゾート年間入場者数 1,530万人 (H29年度)

現在の主な取組

□海拔ゼロメートル地帯等における堤防耐震対策

課題

- 南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率が70%程度から70%~80%に上昇!
- 地震により堤防が沈下した場合、津波浸水被害が広範囲かつ長時間に及び、**日本経済への影響は甚大!**
- 津波対策区間進捗率 約40%



早期課題解決に向けて

切迫する南海トラフ地震に備え、堤防耐震対策の更なる推進が必要!

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113万人(県内人口の63%)
出典:人口調査結果(H30.7.1)
- 製造品出荷額 約6.4兆円(県内製造品出荷額の64%)
出典:工業統計調査結果(H29.6.1)

現在の主な取組

□水害の頻発・激甚化に対応する治水対策(築堤整備、河道掘削)

洪水の頻発・激甚化!

- 平成29年10月(台風第21号)洪水では、四水系の基準地点(13地点)の内、**10地点で氾濫危険水位を超過!**

課題

- 洪水・津波等により堤防が決壊した場合、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!**

早期課題解決に向けて

水害の頻発・激甚化を踏まえ、治水対策・堤防耐震対策の更なる推進が必要!

勢田川

平成29年台風第21号

- 累積雨量584mm(観測史上最大)により、甚大な被害が発生!
- 被害状況(伊勢市)
 - 死者 1名
 - 床上浸水409棟
 - 床下浸水670棟



伊勢市内の浸水状況

現在の主な取組

- 勢田川流域等浸水対策協議会設立(H30.1.26)
- 勢田川流域等浸水対策実行計画策定(H30.6.19)

取組内容

国・県・伊勢市が連携

- 短期計画(今後5年程度)
 - 国:河道掘削(勢田川)等
 - 県:暫定河道掘削(桧尻川)等
 - 市:雨水排水ポンプ増強(黒瀬ポンプ場)等
- 中長期計画(今後20~30年程度)
 - 国:排水機場ポンプ増強(勢田川)等
 - 県:河川整備(桧尻川)等
 - 市:下水道(雨水)整備(勢田川流域等)等

課題

- 平成29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!**

早期課題解決に向けて

再度災害防止のため、治水対策の更なる推進が必要!

要望 浸水被害軽減のため、木曾三川および鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川、平成29年台風第21号により甚大な被害が発生した勢田川において、治水対策および地震・津波対策を推進すること。

【県土整備部】

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(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！

川上ダムは計画的に進捗中！

事業工程

| | 2017 | '18 | '19 | '20 | '21 | '22 |
|--------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| ダム本体工事 | | | | | | |
| 試験湛水 | | | | | | |

- 2018年 8月 転流工完了
- 2018年 9月 基礎掘削開始
- 2019年 9月 本体コンクリート打設予定



2022年度事業完了に向けた着実な予算確保を！

河道掘削の推進

上野遊水地の整備により・・・

近畿地方に大きな被害をもたらした平成29年台風第21号において約600万㎡の貯留、約160haの浸水面積、約760戸の被害を解消と推定

3点セットすべて完成することが必要！

更なる治水安全度向上のため、木津川・服部川・柘植川の河道掘削の推進を！

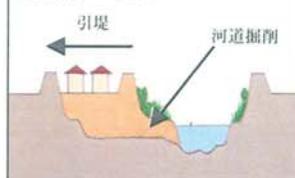
名張川直轄河川事業



現在の主な取組

- 堤防整備(引堤)
- 河道掘削、樹木伐採

■引堤イメージ図



近年の洪水(平成29年台風第21号)

- ・名張水位観測所において氾濫危険水位を超過し、道路冠水、床下浸水が発生
- ・上流ダム群(青蓮寺ダム・室生ダム・比奈知ダム)の特別防災操作がなければ、0.4m水位上昇(推定)し、さらに被害の拡大が想定！
- ・上流ダム群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！



更なる治水安全度向上のため、引堤・河道掘削の推進を！

要望

- 1 川上ダムについては、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 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推進すること。

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

木津川水系直轄砂防の推進

位置図

淀川

京都府
兵庫県
大阪府

木津川

滋賀県
奈良県
三重県

木津川水系直轄砂防事業

砂防整備計画
2016(H28)～2025年
約20 渓流を整備
(奈良・三重 両県分)

○人口8万人の名張市
○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)

中小河川緊急治水対策プロジェクト
【土砂・流木対策】
谷出3、谷出4
透過型砂防堰堤を整備

坂ノ下2
谷出3
谷出4

宇陀川

赤自口駅

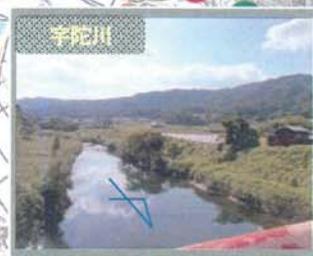
通所介護オルゴール

市立錦生保育所

避難所
旧錦生小学校 体育館

水位流量
観測所(安部田)

錦生警察官
駐在所



さらなる事業の推進を！

土石流危険渓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！



● 谷出第3堰堤、谷出第4堰堤

谷出第4堰堤

谷出第3堰堤

工事用道路

避難所

要配慮

国土165号

宇陀川

保全人家戸数 87 戸

| 名称 | 完成済み | 2018 実施 | 2019 目標 |
|--------|------|---------|---------|
| 谷出第3堰堤 | ● | ● | ● |
| 谷出第4堰堤 | ● | ● | ● |

事業実施概要

| | 谷出3 | 谷出4 | 坂ノ下2 |
|-----------------|-----|------|------|
| 平成 30 年度 | | | |
| 堰堤工 | | 用地買収 | — |
| 平成 31 年度 | | | |
| 堰堤工 | 堰堤工 | 堰堤工 | 用地買収 |

● 坂ノ下第2堰堤

土石流危険渓流

土石災害警戒区域

土石災害特別警戒区域

坂ノ下第2堰堤

国道165号

宇陀川

保全人家戸数 46 戸

要 望 三重県内における木津川水系直轄砂防事業をより一層推進すること。

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

七里御浜海岸

七里御浜海岸の課題



対策費 約 310 億円
人工リーフ約 262 億円
堤防 約 14 億円
養浜 約 34 億円

残事業費 約 1,077 億円
人工リーフ 約 824 億円
堤防 約 39 億円
養浜 約 213 億円
莫大な費用と時間が必要

これまでの整備 1983年 (35年間) 2018年 108年間? (約10億円/年) 2126年?

平成29年台風第21号により堤防が被災

七里御浜海岸は、外海に面しており波浪が大きいことから、過去10年で3度の被災



被災履歴

- ・H23.9 台風12号 堤防工337m 人工リーフ 2基
- ・H25.9 台風18号 人工リーフ 1基
- ・H29.10 台風21号 堤防工 40m

熊野川

平成30年の台風第20号 和歌山県日足地区において 床上浸水発生!

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

河道掘削 (平成29年度着手)

●「熊野川の総合的な治水対策協議会」 ●国: 「緊急対策特定区間」で実施

●県: 交付金事業で実施

取組内容

- 治水対策
 - 河川管理者による堆積土砂撤去
 - 利水ダムの治水運用の実施
- 濁水対策
 - 流域の崩壊地対策の実施
 - 堆積土砂撤去、ダムの施設改善
 - ダムの運用改善(濁水早期排出)

ダムの施設改良



成果

- 平成30年の台風第20号では、河道掘削により、成川地点で約1.0mの水位低減効果を確認
- 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

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更なる推進
- 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の強化

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

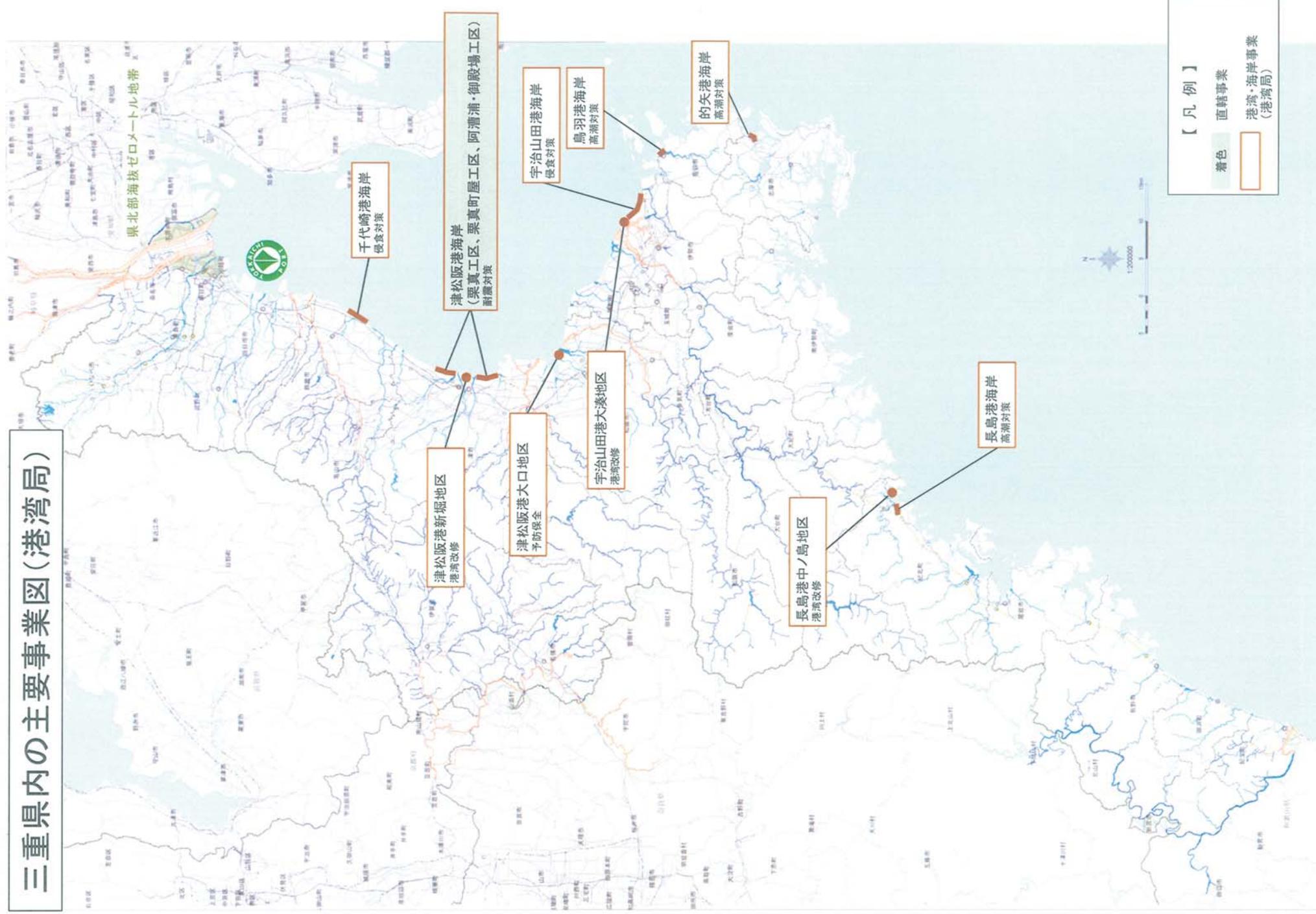
○熊野川流域の土砂管理や、砂利浜の安定を図るための高度な解析

○河口閉塞の対策

| | |
|----|---|
| 要望 | <ol style="list-style-type: none"> 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推進すること。 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】

三重県内の主要事業図(港湾局)



1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)



三重とわか国体2021

津松阪港海岸がセーリングに加え、平成30年3月、ビーチバレーボールの開催会場に決定しました。



海岸堤防の耐震化により背後地の安全・安心が向上 様々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㎡

公開シンポジウム「津の海を考える」
平成30年9月15日開催
主催 中部地方整備局・三重県・津市

津の海岸を考えるシンポ



中部地方整備局 勢田局長による主催者挨拶

国体会場周辺の整備状況



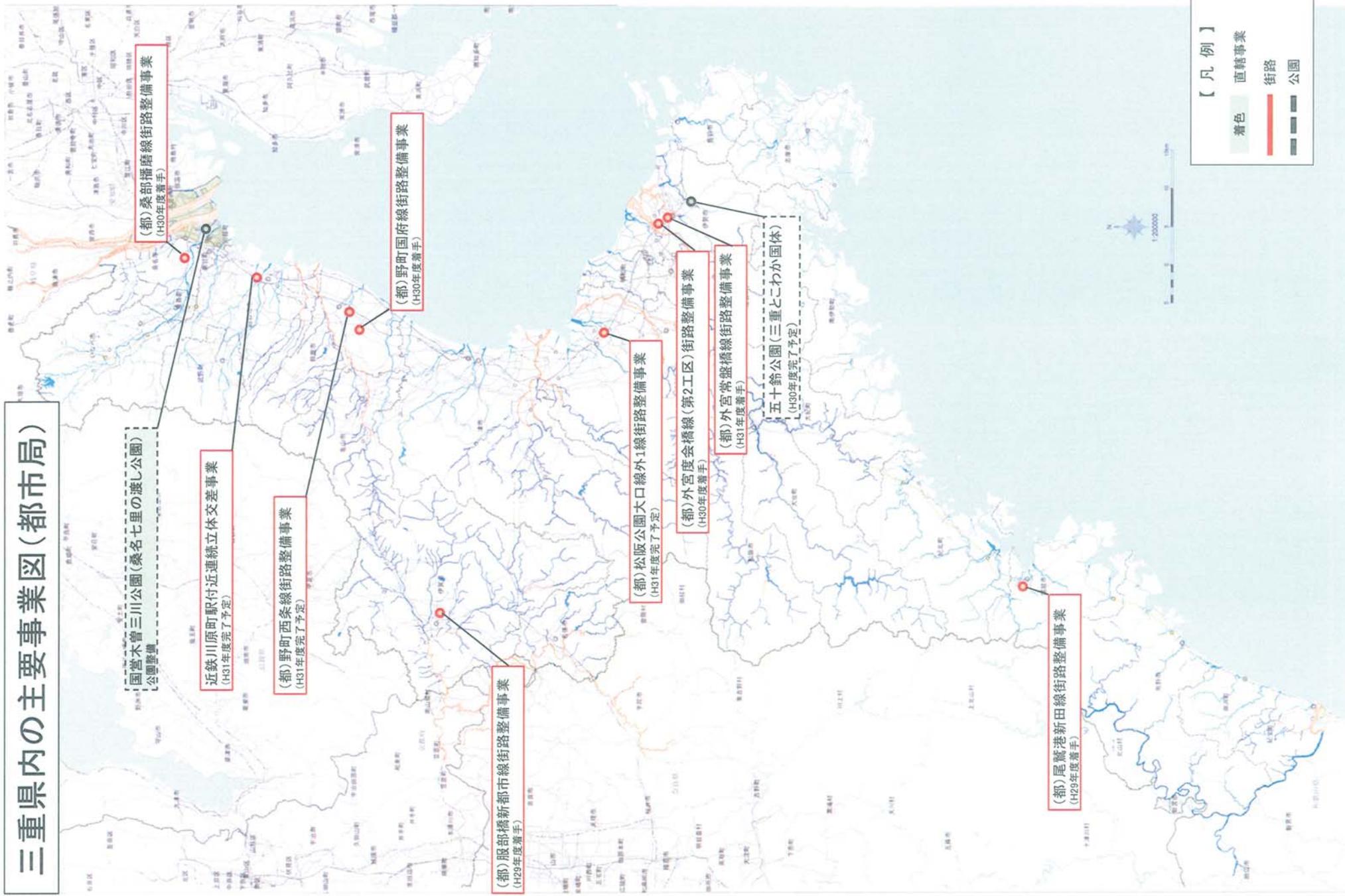
セーリング会場付近

ビーチバレーボール会場付近

要望 2021年開催「三重とわか国体」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】

三重県内の主要事業図(都市局)



1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進

(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

桑名七里の渡し公園

住吉地区未供用区域の早期供用を！

七里の渡し地区の整備着手を！

H30年度工事継続

供用区

イメージ図

掛垂

公園周辺は歴史資産の宝庫！



全国国営公園ナンバー1!



さらなる活用拡大のチャンスが到来しています！

新たな観光客の取り込みと多様な体験型コンテンツ

インバウンド需要の変化
モノ消費 から コト消費
(爆買い → 体験観光)

隣接する住吉浦休憩施設
レンタサイクルの活用

四日市港に外国客船が初寄港！
(H30) コスタ ネオロマンチカ 1回
ダイヤモンド・プリンセス 4回

観光客が県内観光地を巡る新たなルートが開拓されました！

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

鑄物工場見学、鑄造体験

- ・市内には約30の鑄物工場があります

交通インフラの整備により飛躍的にアクセスが向上

国道1号桑名東部拡幅事業

リニア新幹線が名古屋へ
2027年 東京～名古屋間開通！
リニアで40分

JR等で20分

東京

桑名

名古屋

インフラ整備は更なる観光誘客につながるチャンス！

高い地域ポテンシャルを生かした公園整備を！

名古屋から桑名へ

大阪から桑名へ

新名神 高速道路

四日市から桑名へ

四日市港

桑名七里の渡し公園

新名神高速道路整備事業

平成30年度開通！
新四日市JCT～亀山西JCT

桑名駅周辺地区整備事業

桑名駅や駅周辺がより便利に生まれ変わります！

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】

1 「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」、「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に資する社会資本整備の推進 (気象庁)

土壌雨量指数の高精度化

土砂災害は命の危険を脅かすことが多いため、避難行動をできるだけ早く行うことが必要

市町村には、避難勧告等の迅速かつ的確な判断が求められている！

(土砂災害防止対策基本指針(平成27年1月、国土交通省))

気象庁のメッシュ情報
(土砂災害警戒判定用)

市町村の避難勧告等

住民の避難行動

また、メッシュ情報を用いた避難対象の絞り込みが求められている！

(避難勧告等に関するガイドライン(平成29年1月、内閣府))

「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」(平成27年1月、国土交通省)への対応

国、都道府県には、きめ細かな情報の提供が求められている！

- 住民の避難を促進するためには、気象予警報等の各種防災情報について、必要な改善等を進めていく必要がある。

「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」を受けた国と県の具体的な取組

国は 土壌雨量指数を高頻度化
(気象庁、平成30年3月)

- ✓ 高頻度化(10分更新)
更新時間の短縮【30分⇒10分】
従来よりも最大20分迅速に！

△高精度化(1kmメッシュ)未了

県は「情報提供システム」を再構築
(三重県、平成30年3月)

- ✓ 高頻度化(10分更新)に対応！

- ✓ 高精度化(1kmメッシュ)に対応！
- ☆ メッシュ情報を学校区単位など地域別表示！

現状

土壌雨量指数は5kmメッシュで提供されている

- ▲ 避難対象の絞り込みが困難な状況
- ▲ 地域・警戒区域ごとの危険度が不明確

市町村から精度向上の要望が出されている

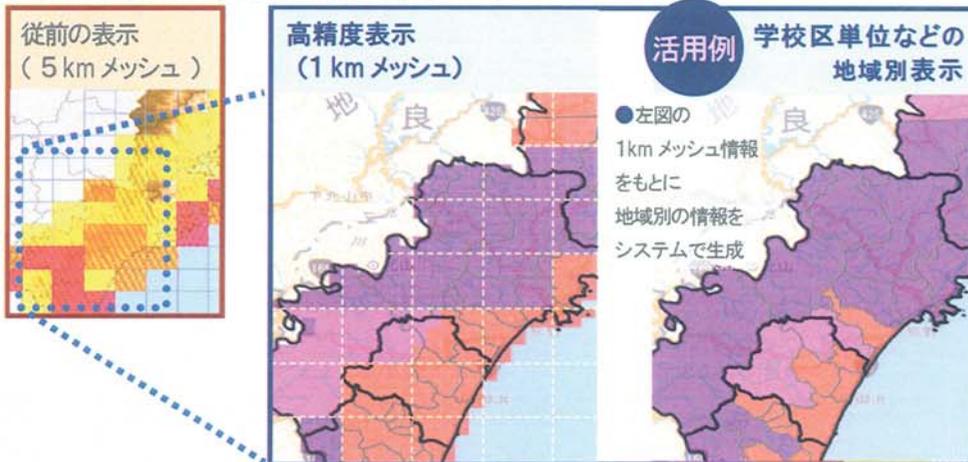
高精度化

1kmメッシュ化

土壌雨量指数の高精度化の早期実現を！

- ❁ 避難勧告等の発令単位に合わせた情報提供が可能に！
- ❁ 危険度が地域・警戒区域ごとに明確となり、避難行動の判断材料に！
- ❁ 住民や要配慮者利用施設の管理者等による地域ぐるみの避難促進に！

▼高精度化された情報の活用イメージ



要望 市町における警戒避難体制を支援するため、土壌雨量指数の高精度化を早期に実現すること。

【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)

【要望項目】 制度、予算

- 1 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。
- 2 地域高規格道路の国道167号磯部バイパスのトンネル工事に必要な予算を確保すること。
高速道路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。
- 3 スtock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し、総額を増額すること。
防災・減災対策、老朽化対策を進めるために、防災・安全交付金の所要額を確保し、総額を増額すること。
- 4 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」において、緊急性の高い河川・海岸堤防の地震対策や津波対策を短期集中的に推進できるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算制度の創設や事業費を大幅に増額すること。
- 5 大規模構造物（橋梁・堰・水門・排水機場等）の新設、改築、修繕の短期集中的な事業進捗ができるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算制度を創設すること。
- 6 「中小河川緊急治水対策プロジェクト」を確実に推進するための予算を確保すること。
プロジェクト対象外の箇所における予防的対策を着実に整備するための予算を確保すること。
平成30年7月豪雨で有効性が再確認されたハザードマップ整備の基礎資料となる洪水浸水想定区域図の作成に必要な予算を確保すること。
- 7 鳥羽河内ダム建設に必要な予算を確保すること。
ダム再生ビジョンに係る事業は、交付金事業の対象とすること。
- 8 市町における警戒避難体制の整備を促進するため、土砂災害防止法に基づく基礎調査に必要な予算を確保すること。
要配慮者利用施設や避難所等の重要施設を保全する土砂災害防止施設、「中小河川緊急治水対策プロジェクト」に位置付けられた土砂災害防止施設の整備等に必要な予算拡充や補助率の嵩上げを図ること。
- 9 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。
- 10 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対策や津波対策を短期集中的に推進できるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算制度の創設や事業費を大幅に増額すること。
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。
- 11 街路整備事業の推進に必要な予算を確保すること。
- 12 木造住宅の耐震化に必要な予算を確保すること。
避難路沿道建築物の耐震化促進のため、耐震対策緊急促進事業の補助金制度を延長すること。
ブロック塀の安全確保を促進するため、社会資本整備総合交付金の基幹事業等、新たな支援制度を創設すること。
狭あい道路解消促進のため、狭あい道路整備等促進事業（社会資本整備総合交付金）の制度を延長すること。

《現状・課題等》

- 1 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・管理に努めていますが、箇所数が多く財源が不足していることから、地方が真に必要とする道路整備に対応するため、国による新たな財源の創設が必要です。

道路施設の老朽化は待ったなしの状況で、定期点検結果をふまえた修繕・更新を計画的に進めていく必要がありますが、近年の道路管理予算が横ばいの中、労務費の高騰により老朽化対策予算を圧迫していることから、老朽化対策に必要な予算を別枠で確保していく必要があります。

- 2 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し、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し、南海トラフ地震等に備えるため、一刻も早く、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を進める必要があります。

また、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（仮称）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（仮称）は 2018 年度にハーフインターとして、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、円滑なアクセスのため早期に整備を進める必要があります。

- 3 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おり、また、防災・安全交付金を活用し、道路のり面等防災対策、道路施設の老朽化対策、橋梁の耐震化などを進めています。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。このため、これらの交付金の所要額を確保し、総額を増額する必要があります。

- 4 南海トラフ地震の今後 30 年以内の発生確率が 70%程度から 70~80%に引き上げられました。県北部の海拔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、堤防の耐震化や強靱化等、早急な対応が求められており、それらを重点的に推進するためには、防災・安全交付金とは別枠の予算制度の創設や事業費の増額が必要です。

5 伊勢湾沿いに人口、資産が集積し、下流域にはネック点となる幹線道路、鉄道等の河川横断構造物が集中するとともに、延命化や大規模な修繕を必要とする水門、排水機場等が多数存在しています。これらを実施するには、莫大な予算が必要となることから、大規模構造物の新設、改築、修繕の短期集中的な事業推進を可能にする防災・安全交付金とは別枠の予算制度の創設が必要です。

6 平成 29 年 7 月九州北部豪雨をはじめとする豪雨によって各地で被害が発生していることをふまえ、全国の中小河川の緊急点検が実施されました。この緊急点検により抽出した箇所において「中小河川緊急治水対策プロジェクト」として、2020 年度目途で危機管理型水位計の設置、多数の家屋や重要な施設の浸水被害を解消するための河道掘削や堤防整備、土砂・流木補足効果の高い透過型砂防堰堤等の整備を実施する必要があります。

また、気候変動に伴う影響により頻発・激甚化する水害・土砂災害に備えるため、当プロジェクト対象外の箇所においても、予防的対策を着実に進めるためには、国の財政支援が必要です。

平成 30 年 7 月豪雨において、ハザードマップを認識していた住民等の約 8 割が避難し、ハザードマップの有効性が再確認された一方で、住民等へのハザードマップの周知不足が逃げ遅れの要因となり、多くの犠牲者が発生しました。頻発・激甚化する豪雨災害等から県民の生命と財産を守るには、ハード対策と合わせて、住民の主体的な避難に繋がるハザードマップ整備の基礎資料となる洪水浸水想定区域図作成が不可欠です。

7 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。平成 30 年 7 月豪雨をはじめ、日本各地では水害が頻発化、激甚化しており、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 年度末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保が必要です。

ダム再生ビジョンを推進する一環として、頻発化・激甚化する水害に対応するため、宮川ダム、君ヶ野ダム、滝川ダムでは、ダムの長寿命化や気候変動への適応が必要となります。交付金対象外の事業は地方財政負担が大きくなるため、ダム再生ビジョンに係る事業に対する財政支援の強化が必要です。

8 市町における警戒避難体制の強化を促進するため、土砂災害防止法に基づく基礎調査を2019年度までに、約1万6,000箇所を完了する必要があります。

土砂災害から要配慮者利用施設や避難所等の重要施設を重点的に保全するため、土砂災害防止施設の整備等が必要です。

9 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ことが必要です。

一方で、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。

10 南海トラフ地震などの大規模地震発生の切迫性が高い地域では、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おり、それらを重点的に実施するには、防災・安全交付金とは別枠の予算制度の創設や事業費の増額が必要です。

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の予算確保が必要です。

11 都市基盤の整備として現在、連続立体交差事業1箇所、街路事業8箇所を進めています。都市の円滑で安全な交通の確保、中心市街地の活性化や都市防災の機能強化を図るため、街路整備や無電柱化を推進することが必要です。

12 木造住宅の耐震化については、耐震改修促進法に基づく国の基本方針において、2020年までに耐震化率を95%にすることが目標に掲げられており、国の目標達成のためには、さらなる普及啓発の強化、耐震改修・除却支援が必要です。

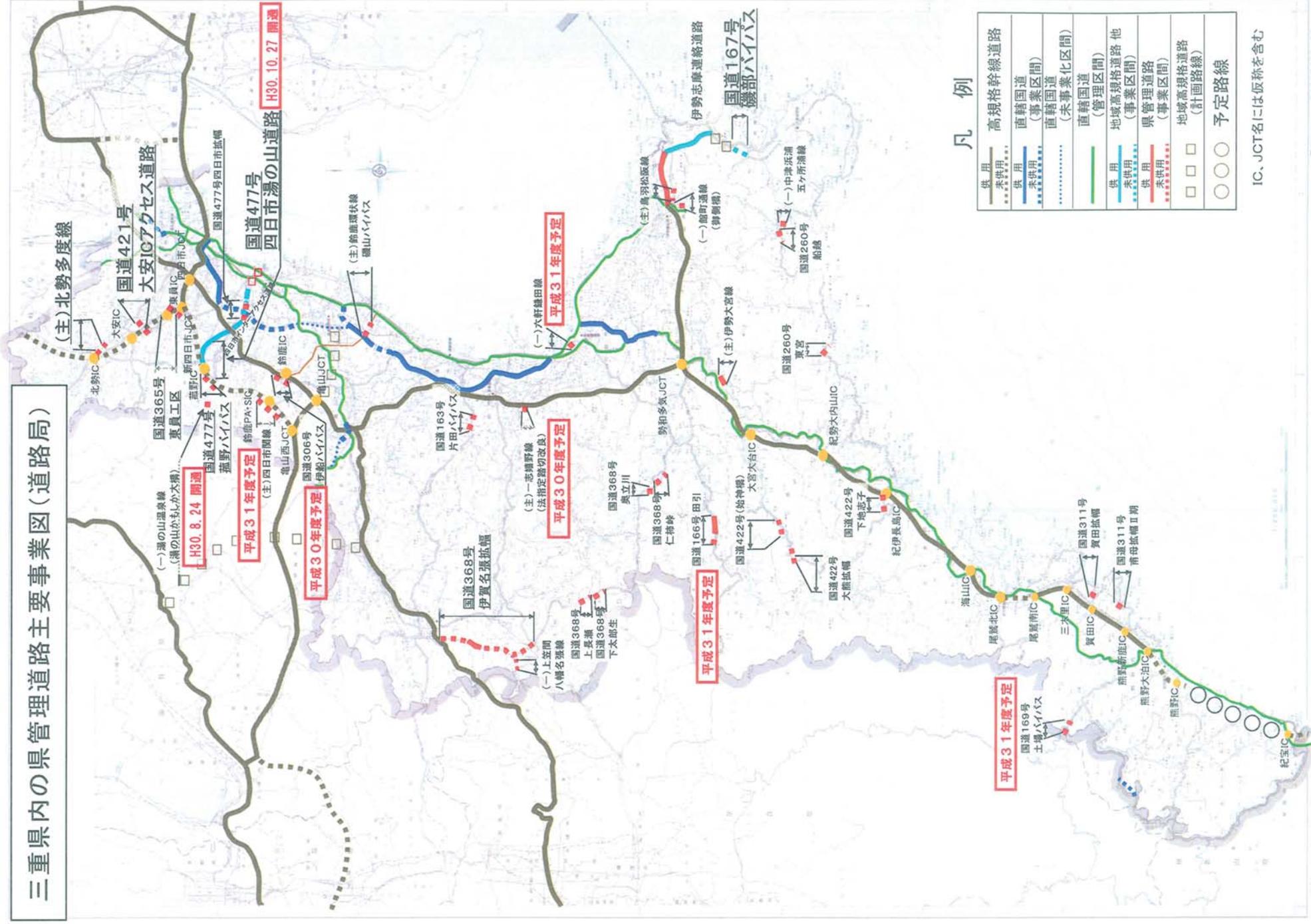
避難路沿道建築物の耐震化については、耐震改修促進法に基づき、第一次緊急輸送道路を耐震診断義務化対象路線に位置づけ、地震時の道路の閉塞を防止するため、沿道にある対象建築物の耐震化を促進しています。このことから対象建築物に対し、本県の指定した耐震診断結果の報告期限である2020年度末まで診断に係る費用を支援する必要があります。また、診断結果を受けて今後増加していく補強設計や耐震改修に要する費用を支援していく必要があるため、平成30年度までで廃止予定の国庫補助金の継続が不可欠です。

平成30年6月18日に発生した大阪府北部を震源とする地震により、ブロック塀が倒壊し犠牲者が出たことで、既存のブロック塀の早急な安全の確保が社会問題となっています。公共施設のブロック塀は行政により点検・調査し、除却や改修など必要な措置が取られようとしていますが、民間のブロック塀は所有者の管理に委ねられ、現行の構造基準を満たしていない物も多く存在します。既存のブロック塀で現行の基準を満たさないなど危険な状態にあるものは、除却等の改善を促進するため補助金による支援が必要です。

本県には、旧市街地や旧集落等に多くの密集市街地が存在し、避難や救助活動の通行が懸念されますが、市町の財政状況から再開発や区画整理など大規模な事業による改善は馴染まず、また困難な状況であり、建替え時のセットバックによる道路幅員の確保等、地道な取組の効果を期待しています。本県では、平成27年度から平成30年度までに、10市町（桑名市、四日市市、鈴鹿市、亀山市、津市、伊勢市、名張市、東員町、朝日町、明和町）において、狭あい道路整備等促進事業を活用し、1,285箇所完了をめぐして事業を進めており、長期的な目標の下で引き続き安全な市街地の形成等のために事業を継続していく必要があります。また、県内の多くの狭あい道路の状況を鑑み、事業に取り組む市町をさらに増やしていく必要があると考えており、平成30年度までで廃止予定の国庫補助金の継続が不可欠です。

担当課名 県土整備部道路建設課、道路管理課、河川課、港湾・海岸課、防災砂防課、下水道課、都市政策課、住宅政策課、建築開発課
関係法令等 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

三重県内の県管理道路主要事業図(道路局)



凡例

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

IC、JCT名には仮称を含む

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

○三重県管理道路の状況

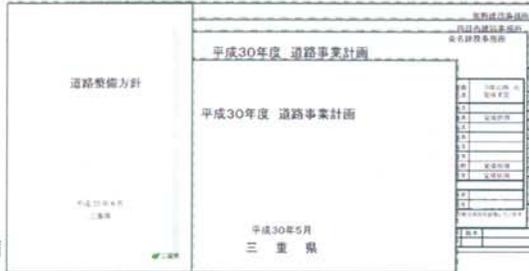
| 実管理延長 | 改良済延長 | 改良率 | 改良率全国順位 |
|---------|---------|-------|---------|
| 3,442km | 2,561km | 74.5% | 38位 |

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。

○三重県の道路整備方針

「道路整備方針」に基づき「道路事業計画」を策定・公表し、事業を進めている。

- ①高規格幹線道路へのアクセスの改善
- ②緊急・災害時の復旧・復興に資する道路整備
- ③交通円滑化を図る渋滞対策
- ④安全・安心・快適な道路環境を確保する道路整備



○利便性や生産性の向上を目的に計画的な道路整備が必要



インターチェンジ新設に伴う工業団地開発と連携した道路整備が求められている。
地方が必要とする道路整備に必要な予算の確保を！

○国の道路関係予算（補助・交付金）は10年前に比べ25%減

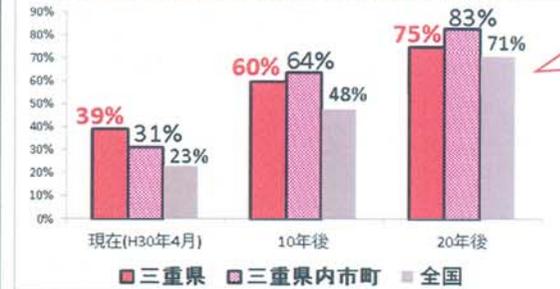


10年前は約1.2兆円であったが、近年は約0.9兆円（25%減）で推移しており、10年前に比べ、大きく減少している。

新たな財源の創設を！

○老朽化対策に必要な予算を別枠で確保することが必要

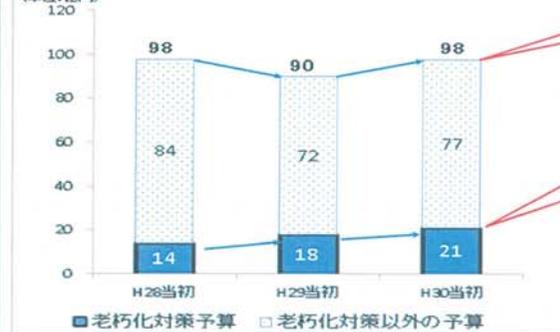
老朽化の進行状況（建設後50年を経過した橋梁の割合）



県内の橋梁の老朽化の進行状況は全国より深刻！

老朽化した道路施設が増加していくため、予防保全を含めた修繕を着実に進めていくことが必要

道路管理予算、老朽化対策予算の推移

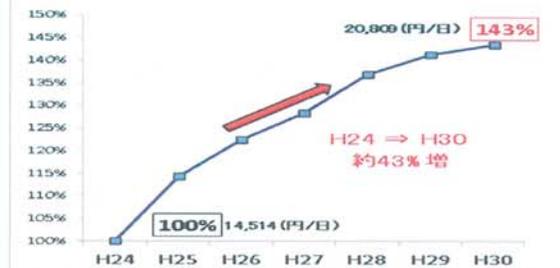


道路管理予算は横ばい

点検の進捗に伴い老朽化対策予算は年々増加

道路管理予算が横ばいの中、点検の進捗に伴い老朽化対策予算は増加

主要11職種平均労務単価の推移



近年、労務費が高騰（H24→H30：43%増）しており、老朽化対策予算を圧迫！

老朽化対策予算に充当できる予算が限られており、今後増加が見込まれる老朽化対策に必要な予算の確保が急務！

老朽化対策に必要な予算を別枠で確保を！

要望 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。

【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)

地域高規格道路の整備推進を！

■国道167号磯部バイパス



防災・減災対策

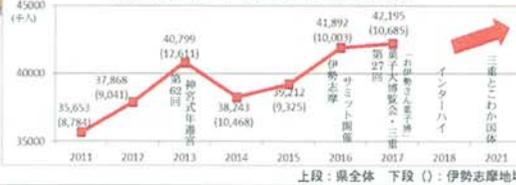
- 南海トラフ地震に備えて津波浸水想定区域を通過している現道はバイパス整備により回避が必要
- 緊急輸送道路の機能強化
伊勢磯部線は通行止めが多発するため、災害時における代替ルートの確保が必要

| 伊勢磯部線 (伊勢道路) | 通行止め | |
|--------------|---------------|------|
| | 5年間 | 1回平均 |
| 事前雨量規制 | 7回 | 14時間 |
| 災害 | 7回 | 10時間 |
| 交通事故 | 61件 (H27～29年) | |

横山展望台 (天空カフェテラス) H30.8.5 オープン



観光レクリエーション入り込み客数



観光振興の推進

「観光先進国」の実現に向けて観光地へのアクセシビリティの向上が必要

- 伊勢志摩国立公園
世界水準の「ナショナルパーク」化へ 伊勢志摩サミット記念館
外国人観光客 3.3万人 (2105年) → 7.6万人 (2017年)
→ 10万人 (2020年目標)
- 交通量の増加
伊勢二見鳥羽ラインの無料化 (H29年3月) により、周辺道路から伊勢志摩連絡道路へ交通転換 (3,331台→6,490台)



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



道路網の強化

大安 IC (仮称) が、平成 30 年度にハーフインターとして、2024 年度にフルインターとして供用予定
これに向け、インターアクセス強化と交通の円滑化が必要

- インターアクセス強化
大安 IC (仮称) 周辺における員井川を渡る橋梁は、国道 421 号三笠橋しかなく、渋滞が発生。
IC 供用後、増加する交通に対応するため、新たに「いなべ大橋 (仮称)」を架設し、IC へのアクセス強化が必要
至 大安 IC (仮称)

- 交通の円滑化
大安 IC (仮称) にアクセスする現道は 2 車線しかなく、今後 IC 供用に伴う交通量の増加により、交通容量の不足が想定されるため、IC アクセス道路の 4 車線化による交通容量の拡大が必要



国道 421 号 (三笠橋) 渋滞状況

要望

- 1 地域高規格道路の国道 167 号磯部バイパスのトンネル工事に必要な予算を確保すること。
- 2 高速道路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。

【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による支援

高規格幹線道路ICへのアクセス道路整備

○H25～H29にかけて企業立地（新設・増設）が増加しており、高規格幹線道路ICへのアクセス道路の需要が高まっている

◎物流を効率化し、地域産業の生産性向上を図るため、アクセス道路の整備が必要



2021年 三重とこわか国体 開会式・閉会式会場へのアクセス道路整備

○県道館町通線（御側橋）は、開会式・閉会式および陸上競技（全種目）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

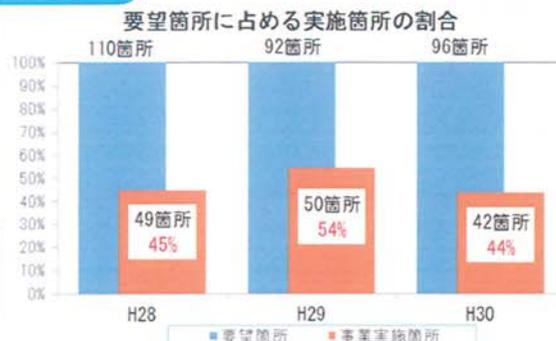
○幅員狭小で歩道も無いため、大型車の対向や歩行者の安全な通行に支障をきたしている

◎完成年次が決まっており、継続的な予算措置が必要



社会資本整備総合交付金の実施箇所数の状況

○三重県においては、交付金の措置率が低く、要望箇所数に対する実施箇所数は約5割にとどまっている



計画的に道路整備を進めるためには予算の増額が必要！

要望

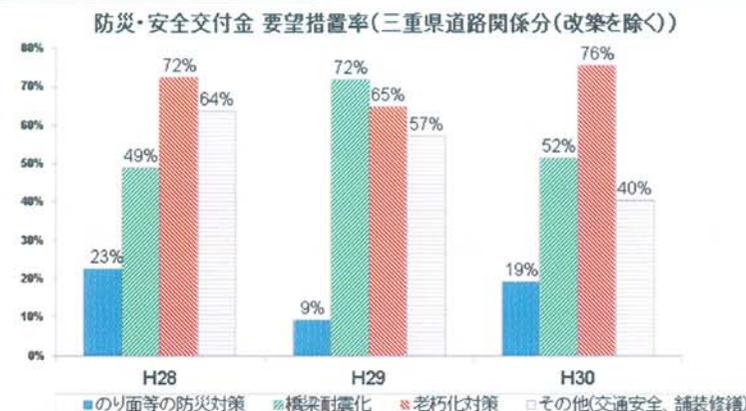
- 1 ストック効果を高める道路整備に必要な社会資本整備総合交付金の所要額を確保し、総額を増額すること。
- 2 防災・減災対策、老朽化対策を進めるために、防災・安全交付金の所要額を確保し、総額を増額すること。

防災・安全交付金による支援

防災・減災対策、老朽化対策

- 頻発する風水害や大規模地震に対する防災・減災対策への支援
- インフラ長寿命化修繕計画を踏まえた道路施設老朽化対策への支援

防災・減災対策、老朽化対策を進めるには、防災・安全交付金による支援が必要！



道路のり面等の防災対策

- 要対策箇所（ランク1）の対策完了率は約38%（1,264箇所のうち、対策完了は482箇所）
- ◎ 災害に強い道路とするための道路のり面等防災事業を進めるには、必要な予算の安定的・持続的な確保が必要

緊急輸送道路の橋梁耐震化

- 被災後速やかな機能回復が可能な耐震補強の対策完了率は80%にとどまっている（553橋のうち108橋が未対策）
- 対策が必要な跨道橋2橋うち直轄国道（名阪国道）をまたぐ跨道橋（友生架道橋）が未対策 → 耐震補強を2019年度までに完了（目標）
- ◎ 緊急輸送道路の耐震補強の加速化に必要な予算の安定的・持続的な確保が必要

道路施設の老朽化対策

- 法定点検により緊急措置（健全度IV）に位置付けられた施設は翌年度に着手、早期措置（健全度III）以上の施設は5年以内に修繕を終える取組を実施中
- ◎ 点検結果に基づく修繕が一巡する2024年度以降、緊急措置（健全度IV）に位置付けられる施設が発生しないようにするためには、必要な予算の安定的・持続的な確保が必要

【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・修繕対策

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



S49 志登茂川の氾濫
国道23号江戸橋付近 (津市)

現状

- 河川整備率は全国平均を大きく下回る約39% (平成29年度末時点)
- 伊勢湾沿いに人口・資産が集積
- 下流域には、ネック点となる道路 (幹線道路) 鉄道 (近鉄・JR) 等の河川構造物 (橋梁) が集中
- 延命化や大規模な修繕を要する水門、排水機場等が多数存在

二級河川相川 新相川橋



二級河川志登茂川 江戸橋



現在の取組

洪水防止対策の推進

- 横断構造物 (橋梁・堰等) の改築による治水安全度の向上
- 資産被害、地域社会への影響の大きい市街地の河川改修

延命化対策の推進

- 長寿命化計画に基づく水門、排水機場等の延命化対策

課題

- ネック点となっている下流域の橋梁・堰は、流域の治水安全度向上のため、緊急に改築が必要
- 長寿命化計画に基づく水門・樋門・排水機場の延命化対策が必要

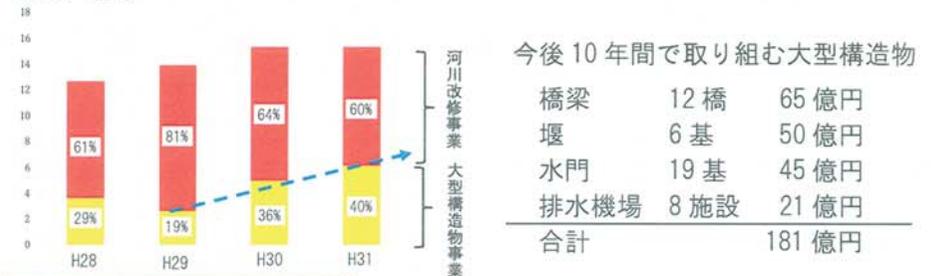
莫大な予算確保が必要

河川改修事業費全体を圧迫



堤防・護岸等河川整備に加え、大規模構造物の新設・改築・修繕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

事業費 (億円)



早期課題解決に向けて

- 大規模構造物 (橋梁・堰・水門・排水機場等) の新設、改築、修繕の短期集中的な事業推進を可能にするため、既存交付金とは別枠の予算制度の創設が必要です。

例：道路事業「大規模修繕・更新補助制度」
地方公共団体の管理する道路施設の老朽化に対応する為、複数年にわたり集中的に支援する制度 (平成27年度創設)

河川の大規模構造物にも同様の制度創設を!

要望 大規模構造物 (橋梁・堰・水門・排水機場等) の新設、改築、修繕の短期集中的な事業推進ができるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算制度を創設すること。

【国土整備部】

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)

中小河川緊急治水対策プロジェクト

2017年度～2020年度

危機管理型水位計の設置推進

洪水時の河川水位を監視できるようになり、住民の迅速な避難行動につながります。

プロジェクト

●177 河川、181 箇所

現在の取組 (平成 30 年度末)

●120 箇所では危機管理型水位計を設置予定

河道掘削・堤防整備の推進

治水安全度を高め、再度の氾濫発生危険性を軽減します。

プロジェクト

●1.7km、15 河川

現在の取組 (平成 30 年度末)

●1.2km、15 河川で河道掘削・堤防整備予定

透過型砂防堰堤等の整備推進

土砂・流木捕捉効果の高い透過構造の砂防施設により土砂・流木の流出を防止します。

プロジェクト

●7 渓流

現在の取組 (平成 30 年度末)

●5 渓流で砂防堰堤工事を予定

中小河川緊急治水プロジェクト推進に一層の支援を！

中小河川緊急治水対策プロジェクト対象外

河道掘削・堤防整備の推進

課題

●プロジェクト対象外の 17 河川 2.3km でも河道掘削および堤防の整備が必要

河道掘削・堤防整備の推進に一層の支援を！

透過型砂防堰堤等の整備推進

課題

●プロジェクト対象外の他の渓流においても流木等を確実に捕捉するため、透過構造を有する施設の設置が必要

透過型砂防堰堤整備等の推進に一層の支援を！

洪水浸水想定区域図作成

ハザードマップの整備・周知等により、市町の警戒避難体制整備が進むことで、住民の迅速な避難行動につながります。

現状

●人口・資産が集積している河川や浸水実績がある河川 122 河川の洪水浸水想定区域図の作成が必要

現在の取組(平成 30 年度末)

●水防法に作成が義務付けられている水位周知河川とその支川 70 河川の洪水浸水想定区域図は完成予定

課題

●大規模氾濫減災協議会でハザードマップ整備の基礎資料となる水位周知河川以外の洪水浸水想定区域図の作成要望が強く、新たに 52 河川の作成が必要

洪水浸水想定区域図作成に一層の支援を！

要望

- 1 「中小河川緊急治水対策プロジェクト」を確実に推進するための予算を確保すること。
- 2 プロジェクト対象外の箇所における予防的対策を着実に整備するための予算を確保すること。
- 3 平成 30 年 7 月豪雨で有効性が再確認されたハザードマップ整備の基礎資料となる洪水浸水想定区域図の作成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)

鳥羽河内ダム

平成 29 年の伊勢志摩地域の観光客数は 1070 万人(対前年比率 7%増)
 ○三重県全体の 1/4 を占め、ますます観光地としての振興が期待！



数年に一度、洪水被害により、観光拠点へのアクセスに支障(近鉄志摩線・国道167号)



ダム再生ビジョン

ダム再生ビジョンの策定(平成 29 年 6 月)

ダムの長寿命化、施設能力の最大発揮のための柔軟で信頼性のある運用など既設ダムの有効活用を加速するための方策

既設ダムの頻発化・激甚化する水害への必要な取組

県管理ダム：宮川ダム 君ヶ野ダム 滝川ダム

『ダムの長寿命化』

ダム管理用制御処理設備
 H17.3 更新(約 14 年経過)
 : 耐用年数 8 年)



～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
- ・低水放流設備の更新
- ・減勢工の修繕

テレメータ設備
 H15.2 更新
 (約 16 年経過)
 耐用年数 13 年)

耐用年数を過ぎ、交換部品の製造中止により、修理が困難

『気候変動への適応』

操作規則の点検と見直し

課題

大規模な設備改良以外の「ダムの長寿命化計画に基づく設備更新」や「操作規則の点検と見直し」は、**交付金の対象外**⇒**県単独事業での対応は、重い財政負担となる!**

一方、ダム事業以外の事業では、「特定構造物改良事業(水門、ポンプ設備等が対象)」において長寿命化計画に基づく設備更新が**交付金の対象**

『ダムの長寿命化』『気候変動への適応』等、**ダム再生ビジョンに係る事業は、交付金事業の対象になることで財政負担が軽減!**

鳥羽河内川および加茂川の洪水被害を防止するため、鳥羽河内ダムの建設を計画的に実施しています。

2028 年度までに事業費 100 億円が必要

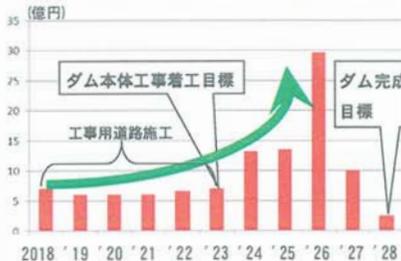
鳥羽河内ダムの完成により
 治水安全度の向上に大きく寄与!

地元はダム建設を熱望

要望活動状況
 (鳥羽市長、町内会長)
 「2028年に完了できるように、継続した予算の確保」
 ・平成27年11月26日
 ・平成28年11月28日
 ・平成30年11月予定

375筆の用地取得を
 3年間で完了

平成 27 年度末に補償基準を妥結、平成 30 年度末には、用地取得が完了見込



■治水安全度が向上することで、地域の浸水被害を防止

■観光拠点へのアクセスの安全性が確保され、観光産業の更なる発展が期待



平成 29 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



| 事業工程 | 2018 | '19 | '20 | '21 | '22 | '23 | '24 | '25 | '26 | '27 | '28 |
|--------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 用地取得 | | | | | | | | | | | |
| 工事用道路 | | | | | | | | | | | |
| ダム本体工事 | | | | | | | | | | | |
| 試験湛水 | | | | | | | | | | | |

要望

- 1 鳥羽河内ダム建設に必要な予算を確保すること。
- 2 ダム再生ビジョンに係る事業は、交付金事業の対象とすること。

【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)

土砂災害対策（基礎調査と土砂災害防止施設の整備）のための予算確保

目標：2019年度までに 基礎調査を完了

2018～19年度の2年間に約13億円必要（2018年度：6.7億円）

○ 三重県内の土砂災害危険箇所は 約16,000箇所



■平成30年7月豪雨の土砂災害発生箇所とハザードマップを比較したところ、ほぼ予測通りの結果となり、土砂災害警戒区域等を示したハザードマップの有効性を確認できた。

■基礎調査を実施し、土砂災害警戒区域等を指定して危険な場所を住民に周知することで災害リスクを低減できる。このため、1日も早く基礎調査を完了する必要がある。

基礎調査を2019年度までに完了させるため
予算確保が必要です!

ソフト対策とハード対策の両面から支援を!!

重要施設を保全する土砂災害防止施設の整備を推進!

● 要配慮者利用施設

薬王寺谷川
通常砂防事業

薬王堂病院



三重県松阪市

砂防堰堤【施工中】

● 避難所

佐田谷川
通常砂防事業

三重県大紀町



避難所
大紀中学校

砂防堰堤【H29完成】

避難所
旧柏崎中学校

「中小河川緊急治水対策プロジェクト」に位置づけられた
土砂災害防止施設の整備を推進!

● 流木捕捉施設の設置

砂防堰堤【H30完成】

寺の谷川
通常砂防事業

三重県紀北町

県内の7箇所です砂・流木捕捉効果の高い
透過型砂防堰堤等の整備を推進!



■重要施設の保全や「中小河川緊急治水対策プロジェクト」に位置付けられた土砂災害防止施設等を早期完了するため、重点事業への集中投資が必要。

土砂災害を防止し、人命と地域社会を守るため
● 土砂災害防止施設の整備のための予算確保
● 重点事業に対する補助率の嵩上げ
が必要です!

要望

- 1 市町における警戒避難体制の整備を促進するため、土砂災害防止法に基づく基礎調査に必要な予算を確保すること。
- 2 要配慮者利用施設や避難所等の重要施設を保全する土砂災害防止施設、「中小河川緊急治水対策プロジェクト」に位置付けられた土砂災害防止施設の整備等に必要な予算拡充や補助率の嵩上げを図ること。

【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)

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

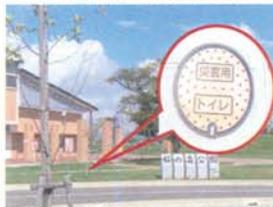
整備状況(平成30年2月撮影)



鈴鹿中央総合病院



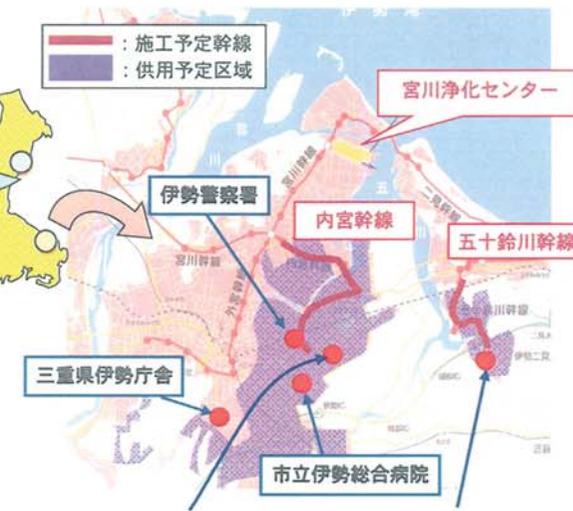
桜の森公園（防災公園）



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 | | | | | | 55億円 | | | | | |
| 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 | 13 | 24 | 21 | 23 | 5 |

宮川流域幹線管渠の早期供用開始



伊勢警察署



三重県伊勢庁舎



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 | | | 14億円 | | | | | | |
| 明和幹線 | | | | | 19億円 | | | | |
| 五十鈴川幹線 | | | | 4億円 | | | | | |
| 工事費(国費・億円) | 0.9 | 4.1 | 9.4 | 4.9 | 5 | 3 | 1 | 7 | 1 |

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 | 13 | 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

長期評価による地震発生確率値が更新されました。

南海トラフ地震 (M8~9クラス)

30年以内の発生確率が70%程度から70~80%に上昇。※H30.2.9 地震調査委員会発表
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2.1兆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。



- 津波避難対策特別強化地域
- 津波が短時間(20分以内)に来襲する海岸
- 高潮・侵食対策実施海岸 5箇所
- 堤防強化対策実施海岸 4箇所

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、堤防整備や海浜の復元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)



- 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、地震・津波対策が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！

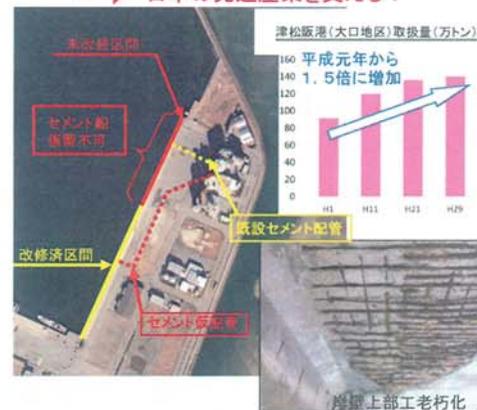
- 要望
- 南海トラフ地震による被災リスクの高い「津波避難対策特別強化地域」において、緊急性の高い海岸保全施設の地震対策や津波対策を短期集中的に推進できるよう、防災・安全交付金とは別枠の予算制度の創設や事業費を大幅に増額すること。
 - 港湾施設の老朽化対策や地震対策を重点的に推進するために必要な予算を確保すること。

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！

- ・背後に港湾貨物を利用する工場が集積
- ・安価な輸送コストが生産性向上につながる

- 【セメント】三重県内のセメント消費量の47%規模の取扱量
⇒ 県内の社会基盤整備を支える！
- 【ガラス】自動車ウインドー国内シェア20%
⇒ 日本の自動車産業を支える！
- 【ニッケル】酸化ニッケル国内シェア100%
ハイブリッドカーの燃料電池
パソコンなどの電子基板
ステンレス鋼 などに加工
⇒ 日本の先進産業を支える！



- ・岸壁の未改修延長が174mあり、現在の事業ベースでは約10年を要する
- ・事業の長期化は岸壁利用に支障をきたし、地域の基幹産業に影響を及ぼす
- ⇒ 早期の整備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！



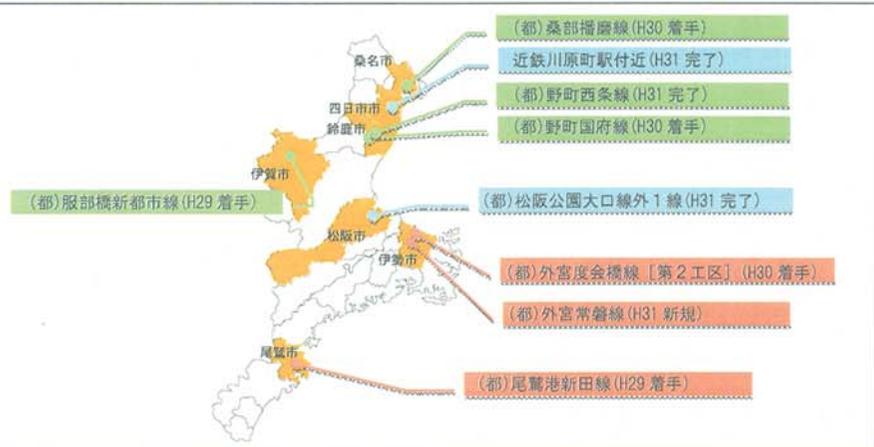
【県土整備部】

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）～

三重県内の平成31年度街路事業予定箇所図

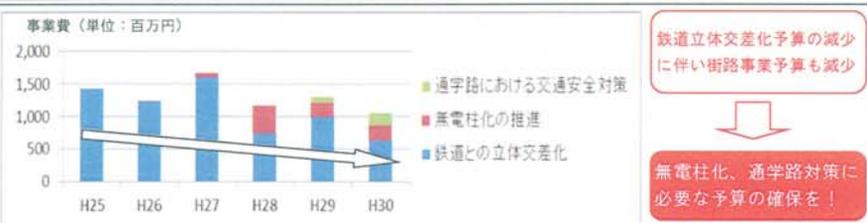


今後整備が必要な街路事業（県事業：6箇所）

通学路における交通安全対策



街路事業予算の推移



無電柱化の推進



平成31年度完了予定の街路事業（県事業：3箇所）

| | | |
|---|--|--|
| <p>近鉄川原町駅付近連続立体交差[四日市市]</p> <p>踏切除去による駅周辺の交通円滑化</p> | <p>(都)松阪公園大口線外1線 [松阪市]</p> <p>踏切除去による交通円滑化 無電柱化による景観向上</p> | <p>(都)野町西条線 [鈴鹿市]</p> <p>歩道整備による通学路の安全確保</p> |
|---|--|--|

要望 街路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】

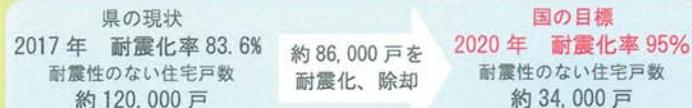
2 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

(国土交通省)

住宅の耐震化

木造住宅の耐震化促進のための必要な予算確保

住宅耐震化率及び耐震性のない住宅戸数



普及啓発費

【国費 0.1 億円】

技術者育成
普及啓発効果向上!

PR資料作成費



住宅戸別訪問業務委託費



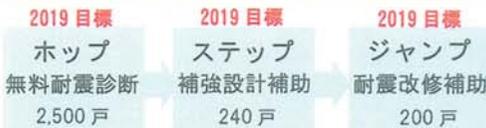
講習会・相談会開催費



- 様々な機会に配布 (相談窓口、戸別訪問、防災教育等)
- 訪問戸数増 休日夜間に家主へ直接PR
- 改修事業者などの技術力向上
- 改修をためらう家主への働きかけ

耐震診断費・耐震設計費・耐震改修費

【国費 1.9 億円】



無料耐震診断から設計、改修へ!

除却費

【国費 1.0 億円】



空き家発生防止
建替促進!

国の目標達成のため
更なる普及啓発強化
耐震改修・除却支援が必要

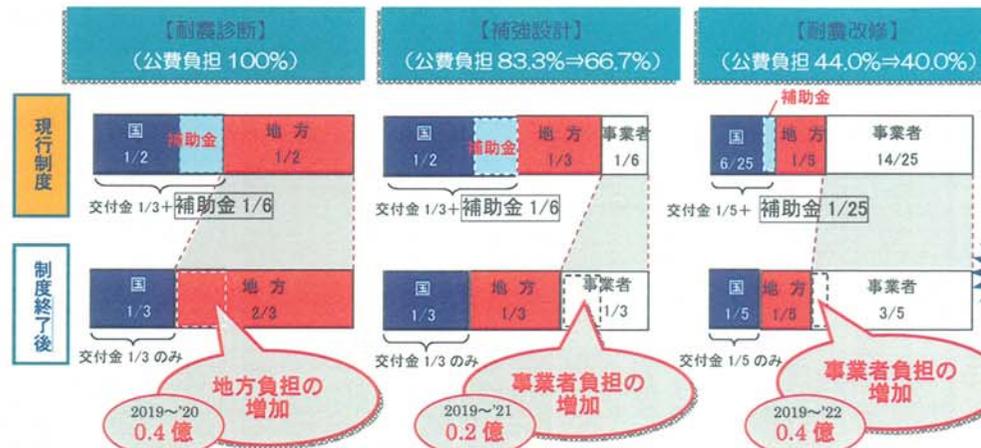
2019 年度必要国費額
3.0 億円!

まちの耐震化 (災害時の避難路・活動路の確保)

避難路沿道建築物の耐震化促進のための支援制度の延長

現行制度
平成 30 年度廃止

【現状(問題)】 「三重県建築物耐震改修促進計画」に耐震診断義務化対象路線を位置づけ、第一次緊急輸送道路沿道の建築物(121 棟)の耐震化の促進を図っている。
【課題】 本県が指定した耐震診断結果の報告期限(2020 年度末)まで診断に係る費用を支援する必要がある。今後増加していく補強設計や耐震改修に係る費用を支援していく必要がある。



倒壊して道路を塞ぐ建築物(熊本地震)

要望

補助金制度の延長!

現行制度
平成 30 年度廃止

ブロック塀の安全確保促進のための支援制度の創設

【現状(問題)】 既存のブロック塀の早急な安全の確保が社会問題となっている。現行の構造基準を満たしていない物も多く存在すると思われる。
【課題】 多数の既存のブロック塀の改善を支援する必要がある



ブロック塀の倒壊(熊本地震)



現在、10 市 5 町(桑名市、四日市市、鈴鹿市、津市、松阪市、伊勢市、鳥羽市、志摩市、伊賀市、熊野市、川越町、明和町、玉城町、南伊勢町、紀北町)において単費により支援実施(予定含む)

要望

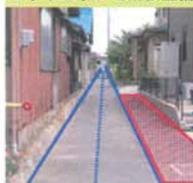
交付金の基幹事業等新制度の創設!

狭あい道路解消促進のための支援制度の延長

【現状(問題)】 県内に多くの密集市街地が存在する。建替時のセットバックによる地道な改善に期待。
【課題】 市町による事業実施箇所の拡大が必要である。



狭あい道路のセットバックと舗装整備



現在、7 市 3 町(桑名市、四日市市、鈴鹿市、亀山市、津市、伊勢市、名張市、東員町、朝日町、明和町)において実施(平成 30 年度 1285 箇所完了予定)

要望

交付金の基幹事業として制度の延長!

- 要望
- 1 木造住宅の耐震化に必要な予算を確保すること。
 - 2 避難路沿道建築物の耐震化促進のため、耐震対策緊急促進事業の補助金制度を延長すること。
 - 3 ブロック塀の安全確保を促進するため、社会資本整備総合交付金の基幹事業等、新たな支援制度を創設すること。
 - 4 狭あい道路解消促進のため、狭あい道路整備等促進事業(社会資本整備総合交付金)の制度を延長すること。

3 四日市港の港湾・海岸事業の推進 (1 港湾機能の維持・強化等に向けた取組)

(国土交通省)

【要望項目】制度・**予算**

- 1 高まる港湾需要に対応するため、霞ヶ浦地区の混雑解消と四日市港の港湾機能強化に向けた整備促進、および予防保全事業に必要な予算を確保すること。
- 2 人々が集い、憩える港湾空間を創出するための社会資本整備総合交付金に係る予算を確保すること。

《現状・課題等》

- 四日市港は、明治の開港から現在に至るまで、中部圏における国際ゲートウェイとして、背後圏産業を物流面から支えるという重要な役割を担っています。
- 平成30年4月1日には、臨港道路霞4号幹線（四日市・いなばポートライン）が開通したほか、新名神高速道路の県内区間全線や東海環状自動車道の一部区間が供用開始となる予定であり、四日市港の利便性がますます向上します。
- 霞ヶ浦地区においては、コンテナ貨物の取扱量増加、オイルコークスやバイオマスといったバルク貨物の新たな受入れ、完成自動車取扱の四日市地区から霞ヶ浦地区への集約化に加え、外国客船の受入れも始まるなど混雑した状況が続いています。さらに、効率的なコンテナターミナル運営を実現するためには、現在、南ふ頭と北ふ頭に分散しているコンテナ機能の北ふ頭への集約を検討する必要があります。そのため、霞ヶ浦地区の混雑解消や四日市港の港湾機能強化に向けた整備促進が求められています。
- 一方で、四日市港の港湾施設の多くは、供用から40年ほどが経過し、老朽化対策が喫緊の課題となっています。高まる港湾需要に対応するためには、国直轄事業や補助事業による霞ヶ浦地区の岸壁改良、東防波堤改良の予防保全事業を着実に実施することで、港湾機能の維持・強化を図っていく必要があります。
- また、市街地に近い四日市地区は、親水性があり、人々が集い、憩える港湾空間の創出が求められていますが、老朽化が顕著である護岸を緑地護岸として改修しているため、緑地整備に係る社会資本整備総合交付金の予算確保が急がれます。

担当課名 四日市港管理組合

関係法令等 港湾法、社会資本整備総合交付金交付要綱

3 四日市港の港湾・海岸事業の推進 (1 港湾機能の維持・強化等に向けた取組)

(国土交通省)



霞ヶ浦地区の混雑解消と効率的なコンテナミナル運営



- 霞ヶ浦地区の混雑解消
 - ・完成自動車取扱の集約(H29 夏～)
 - ・発電設備の燃料転換による新たなオイル・ガスの受入れ(H29 秋～)
 - ・外国客船の受入れ(H30.1月～)
 - ・バイオマス発電設備に伴う新たなバルク貨物受入れ(2019 秋予定)
- 求められる効率的なコンテナターミナル運営

予防保全事業による老朽化対策



- 港湾施設の多くが供用から40年ほど経過
- 老朽化対策が喫緊の課題
- 高まる港湾需要への対応
- 施設の延命化を図り、将来においても確実な機能を確保

人々が集い、憩える港湾空間の創出



- レトロな景観資源の活用
- 老朽化した護岸の改修を行うとともに、緑地として利用転換

港湾機能強化に向けた整備促進と予防保全事業の着実な実施が必要！

親しみある港湾空間創出に係る社会資本整備総合交付金の予算確保が必要！

- 【要望項目】**
- 1 高まる港湾需要に対応するため、霞ヶ浦地区の混雑解消と四日市港の港湾機能強化に向けた整備促進、および予防保全事業に必要な予算を確保すること。
 - 2 人々が集い、憩える港湾空間を創出するための社会資本整備総合交付金に係る予算を確保すること。

3 四日市港の港湾・海岸事業の推進 (2 海岸保全施設の強靱化に向けた取組)

(国土交通省)

【要望項目】制度・**予算**

津波、高潮、波浪等による災害に備え、臨海部の住民・企業の安全・安心の確保を図るため、防災・安全交付金（海岸）の予算確保を図ること。

《現状・課題等》

- 本県が実施した地震被害想定調査の結果、理論上最大クラスの南海トラフ地震が発生した場合、地震の揺れや津波等により県内で約 53,000 人の死者が発生するなど、広域かつ深刻な被害が想定されています。四日市港においても、一部地域が津波による浸水域になると想定されており、住民生活や企業活動の確保が喫緊の課題となっています。
- わが国有数の石油化学コンビナートが立地している四日市港は、電力、燃油等のエネルギー供給拠点として住民生活・企業活動を支えるとともに、高度な基礎素材・部材の供給拠点として、背後圏に集積するものづくり産業のサプライチェーンを根幹から支えています。
- このような中、南海トラフ地震などの大規模地震や津波により被害を受けた場合は、エネルギー供給機能の低下から、住民生活や復旧作業等への影響が懸念されるとともに、基礎素材・部材のサプライチェーン寸断による背後圏産業の生産性低下が危惧されることです。
- 南海トラフ地震等の大規模地震や津波、高潮、波浪等に対して、臨海部の住民や企業の安全・安心を確保するために、富田港地区や1号地地区（末広町）で実施中の高潮対策および、長寿命化計画に基づく老朽化対策を行うことが求められており、本対策を着実に実行するためには、防災・安全交付金（海岸）のさらなる予算確保が必要です。

担当課名 四日市港管理組合
関係法令等 港湾法、海岸法、社会資本整備総合交付金交付要綱

3 四日市港の港湾・海岸事業の推進 (2 海岸保全施設の強靱化に向けた取組)

(国土交通省)



1号地地区 高潮対策事業



○津波・高潮による海水の侵入が懸念され、耐震対策を踏まえた護岸補強に着手

富田港地区 高潮対策事業



○築後50年が経過し、耐震基準を満たさない状況のため護岸補強を実施
○老朽化により設備の信頼性が低いため設備の改良を実施



切迫性の高い南海トラフ地震・津波や頻発する台風に備えた防護機能が必要！

【要望項目】

津波、高潮、波浪等の災害に備え、臨海部の住民・企業の安全・安心の確保を図るため、防災・安全交付金（海岸）の予算確保を図ること。

【四日市港管理組合】