

三重県公共事業総合推進本部

1 設置目的

豊かな生活や活力ある産業のための基盤整備を行うとともに、魅力的な地域づくりを進めるには、良好な社会資本整備を着実に進めることが求められています。

このため、公共事業の各種施策を総合的に推進・調整し、円滑かつ効果的な実施を図るために、「三重県公共事業総合推進本部」（以下「推進本部」）を設置しています。

2 対象事業

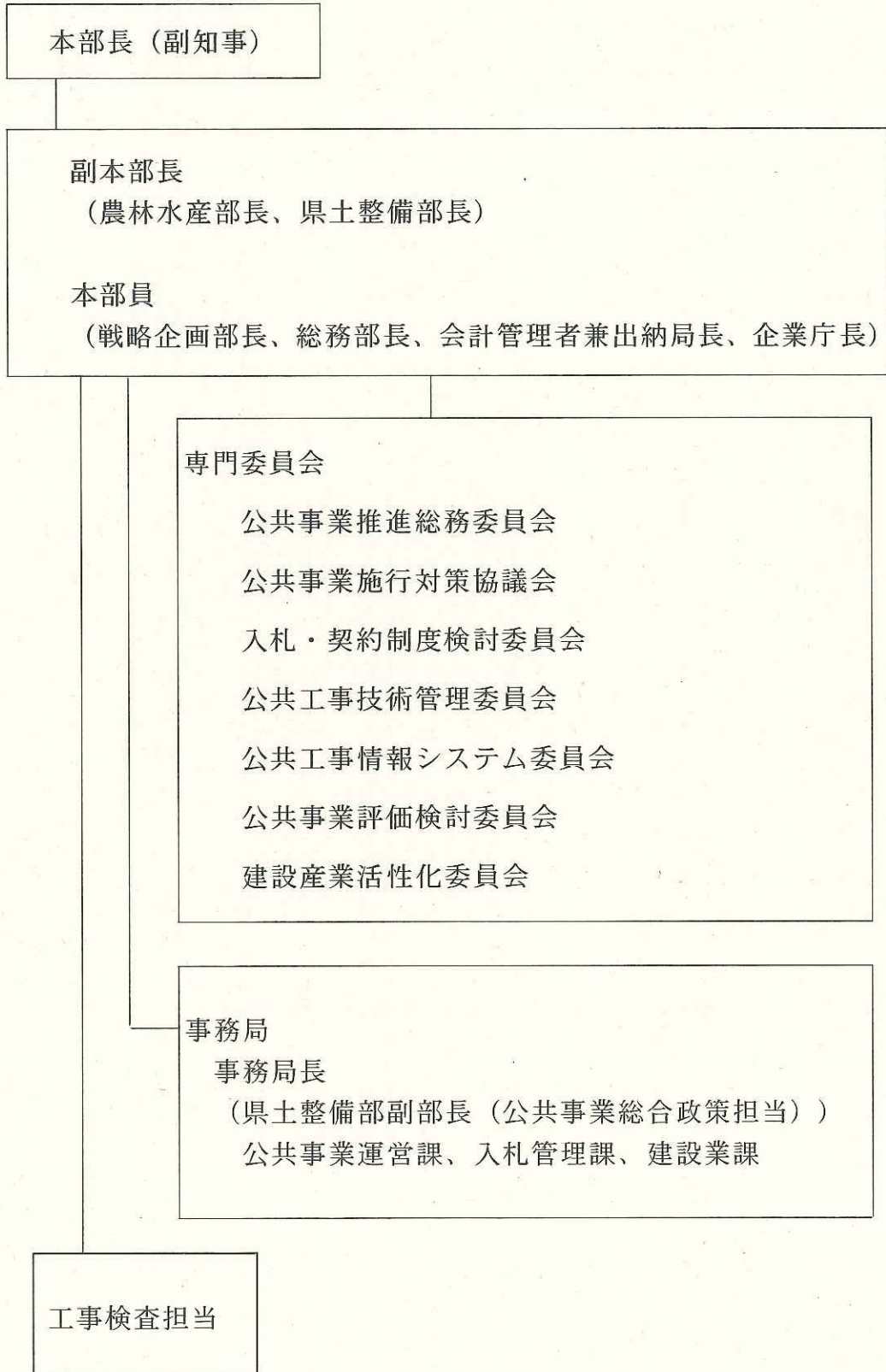
対象とする公共事業は、原則として、三重県が所管するすべての公共事業です。

3 所掌事務

推進本部の所掌事務は、以下のとおりです。

- ① 公共事業の透明性、客観性を確保し各種施策を効率的・効果的に推進するための、公共事業評価をはじめとする総合的な調整
- ② 公共事業に係る建設資材及び建設労働者の安定的確保等による、公共事業の円滑な実施
- ③ 建設工事及び測量設計業務に係る入札・契約制度の改善及び運用
- ④ 建設工事及び測量設計業務に係る入札参加資格の登録・変更（格付け）等
- ⑤ 建設工事及び調査設計業務に係る総合評価方式の技術審査、検証等公共事業の円滑な実施
- ⑥ 公共工事のコスト縮減に関する諸施策の総合的な検討及びその効果等の検証等
- ⑦ 公共工事に係る設計積算等の適正化
- ⑧ 公共工事に係る情報システムの運用管理及び開発の推進
- ⑨ 公共工事に係る検査
- ⑩ 建設産業の活性化
- ⑪ その他、公共工事の総合的な推進と調整を図るために必要な事項

平成24年度三重県公共事業総合推進本部の組織図



三重県公共事業評価制度

1 現 状

本県では、事前・事中・事後の各評価システムによる一体的に機能した評価サイクルを構築しています。事前評価として平成14年度予算編成から「公共事業事前評価システム」を導入し、事業実施前に公共事業の必要性とその効果について客観的な評価を行い、効率的・効果的な社会資本整備の実現を図るとともに、公共事業の実施を決定したプロセスの透明化を図っています。

また、事中評価として平成10年度から「公共事業再評価システム」を導入し、着手後一定期間を経過した事業を対象に、三重県公共事業評価審査委員会に諮問し、この答申をもとに事業継続の適否を客観的に評価しています。

さらに、事後評価として平成15年度から「公共事業事後評価システム」を導入し、事業完了後一定期間を経過した事業を対象に、過去に行った事業の効果や周辺環境への影響等を確認し、その反省点や改善点を把握して今後実施する事業の計画又は、実施中の事業に反映させています。

平成23年度は、547箇所の事前評価、5箇所の事中評価及び7箇所の事後評価を実施しました。

2 課題・問題点

公正性・透明性の向上に向けて、個々の評価システムの充実及び改善を図るとともに、更に効率的・効果的な公共事業の実施につなげていけるよう、的確に運用していく必要があります。

3 対応方針

① 公共事業評価システム（事前評価）

平成24年度は、公共事業を取りまく情勢に対応しながら、評価に取り組んでいきます。

② 公共事業再評価システム（事中評価）

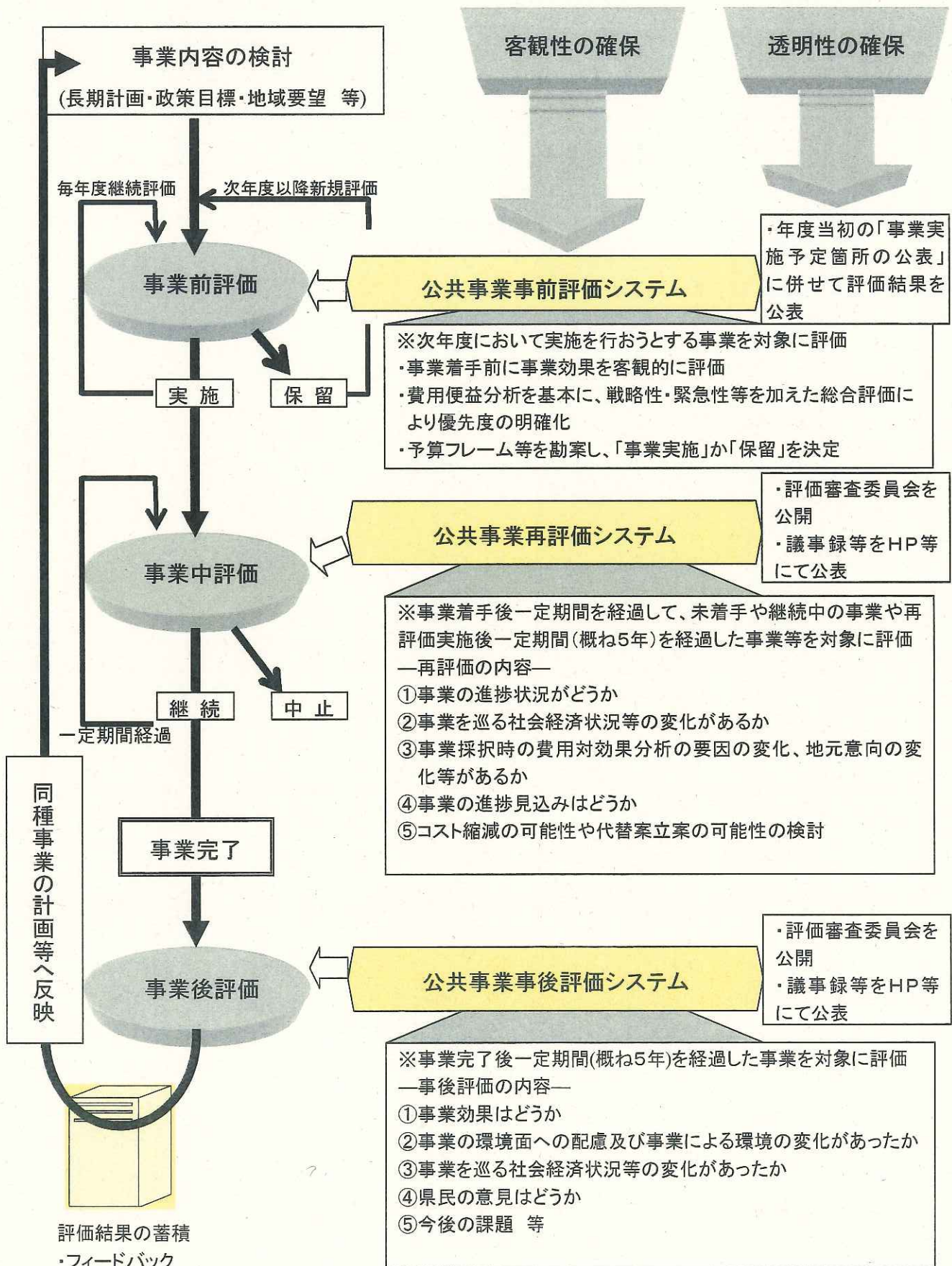
平成23年度までに延べ318の個別事業（県事業のみ）の対応方針を決定し、うち11事業を中止しました。平成24年度は6事業の事中評価を行い、委員会の審査を受ける予定です。

③ 公共事業事後評価システム（事後評価）

平成23年度までに56事業の事後評価を行いました。平成24年度は5事業の事後評価を行い、委員会の審査を受ける予定です。

三重県公共事業評価制度

三重県公共事業評価サイクル



三重県建設産業活性化プラン

1. 策定趣旨

建設企業については、良質な社会資本の整備、また、災害時等の安全・安心の確保や地域の雇用など、地域において重要な役割を担っています。

特に、平成23年の「紀伊半島大水害」においては道路・河川等の応急復旧や河川堆積土砂の撤去等の緊急対応に、また、紀宝町及び南伊勢町での高病原性鳥インフルエンザ発生時においては埋却作業に、地域の建設企業が不眠不休で業務に当たられ、地域の安全・安心の確保に大きく貢献しています。

しかしながら、近年の建設投資の減少に伴い受注競争が激化し、建設産業を取り巻く経営環境は非常に厳しく、その活力をなくしてきていることから、工事の品質低下への懸念、災害等の緊急対応への不安、また、地域経済への影響などの課題が顕在化しています。

こうしたことから、県では、県民が安全に安心してそれぞれの地域に住むことができる災害に強い県土をつくっていくため、平成24年3月に、建設産業の活性化に向けた取組を、「三重県建設産業活性化プラン」としてまとめました。

2. 概要

「三重県建設産業活性化プラン」では、地域において不可欠な役割を担う建設産業の活性化を図ることをめざし、将来ビジョンとして、「技術力を持ち地域に貢献できる建設業～確かな技術で地域に必要とされ未来に存続する～」を掲げ、そのビジョンを実現するため、「技術力」、「地域貢献」、「経営力」の3つをキーワードに、これに対応する8つの取組を盛り込んでいます。

なお、このプランについては、「みえ県民力ビジョン・行動計画」の期間にあわせ、平成24年度から平成27年度まで4年間を期間として取り組んでいくこととしています。

3. 今後の進め方

プランに掲げた8つの取組については、建設業界が取り組むもの、建設業界の自助努力のもと県が取り組むもの、建設業界と県が一体となって取り組むものなど、取組の主体とスケジュールを明確にしており、今後、着実にそれぞれの取組を進めていきます。

また、県としては、これらの取組の中で、公共工事の品質確保と地域企業の育成を図るため、今後とも、公正性・透明性・競争性を確保し、入札契約制度や総合評価方式の適切な運用に努めるとともに、その結果を検証しながら、さらなる改善策を検討していきます。

三重県建設産業活性化プラン【概要版】

建設業の果たす役割

◆ 良質な社会資本整備

◆ 災害時等の安全・安心の確保

◆ 地域雇用を支える産業

建設業の現状

◆ 建設投資と企業数



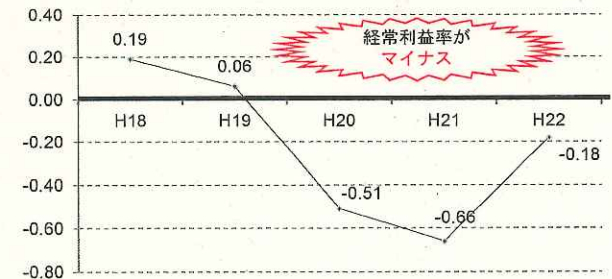
◆ 災害時の緊急対応



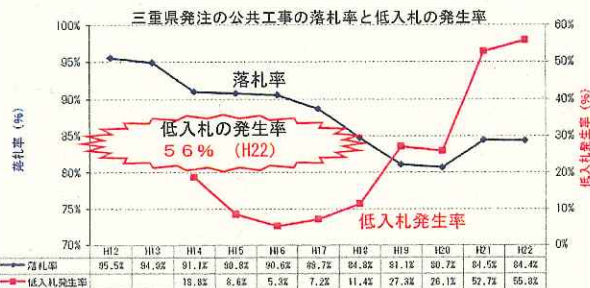
紀伊半島大水害(熊野市) 鳥インフルエンザ対応(紀宝町)

地域の建設企業が不眠不休で対応

◆ 売上高経常利益率 (売上高1億円以上)

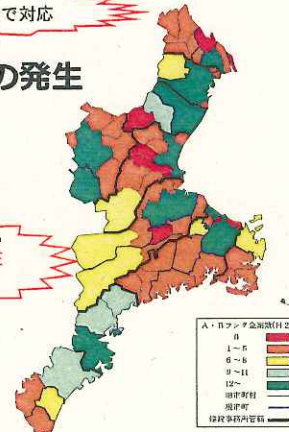


◆ 落札率と低入札の発生状況

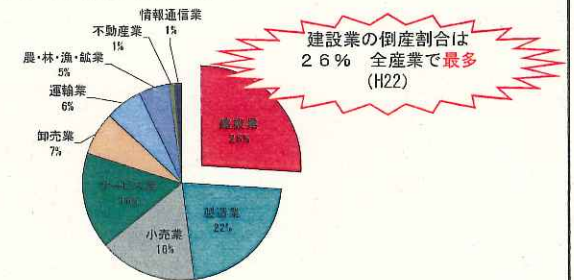


◆ 災害対応空白地域の発生

旧の8町村で、機動力のあるA及びBランクの企業が不在
災害等の緊急対応に不安



◆ 産業別倒産件数



建設業の抱える課題

◆ 工事の品質低下への懸念

- ・ 下請けへのしわ寄せ
- ・ 労働条件の悪化
- ・ 労働災害の発生

◆ 災害等の緊急対応への不安

- ・ 災害時の孤立地域の発生
- ・ 道路・河川などの応急復旧
- ・ 鳥インフルエンザの埋却処分等

◆ 地域経済への影響

- ・ 経常利益率の低下
- ・ 倒産の多発
- ・ 雇用の減少

将来ビジョン

技術力を持ち地域に貢献できる建設業

～確かな技術で地域に必要とされ未来に存続する～

(取組期間：平成24～27年度)

キーワード

技術力

—技術力の向上・承継—

地域貢献

—地域から必要とされる建設業—

経営力

—「技術力」と「地域貢献」を実現—

取組目標

工事成績評定点の平均点

H22 81.8点 ⇒ H27 83.0点

地域・社会貢献に取り組む業者との契約率

H22 88.4% ⇒ H27 95.0%

売上高経常利益率の平均値(売上高1億円以上)

H22 △0.18% ⇒ H27 +0.20%

取組

取組1 継続的な技術力の維持・向上

取組項目

- (1) 品質確保のための技術力向上
- (2) 技術力を持った企業の活用
- (3) 技術力を持った技術者の活用

取組2 優れた人材の確保・育成

取組項目

- (1) 新規就業者の確保
- (2) 若手技術者の育成と技術承継

取組3 受発注者間の連携強化

取組項目

- (1) 受発注者間のコミュニケーション向上
- (2) CALS/ECの推進

取組4 地域の安全・安心の確保

取組項目

- (1) 災害等の緊急対応への取組強化
- (2) 地域維持型の契約方式の導入

取組5 地域経済の活性化

取組項目

- (1) 地域雇用の確保
- (2) 地元企業からの資材購入

取組6 地域に貢献できる企業の存続

取組項目

- (1) 地域貢献活動の取組強化
- (2) 地域企業の活用推進
- (3) 不良・不適格業者等の排除

取組7 経営基盤の強化

取組項目

- (1) 経営の効率化
- (2) 経営相談・各種融資制度の活用・支援
- (3) 企業合併・連携の推進
- (4) 入札契約制度の改善

取組8 新分野進出による経営多角化

取組項目

- (1) 新分野進出の支援制度・体制の整備
- (2) 助成金等の活用促進

幹線道路網（高速道路網・直轄国道）整備

1 現 状

(1) 県の取組方針

県内の幹線道路網の整備は道半ばにあり、北勢・中勢地域では慢性的な渋滞が発生し、南部地域では集中豪雨等により道路が寸断され地域が孤立するなど、県民生活に大きな支障を来たしています。このため、県内の幹線道路網を早期に完成させることを目標に事業を促進しています。

主な事業路線

- ・新名神高速道路
- ・紀勢自動車道
- ・熊野尾鷲道路
- ・東海環状自動車道
- ・国道 1号 北勢バイパス、関バイパス、桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）
- ・国道 23号 中勢バイパス
- ・国道 25号 名阪国道
- ・国道 42号 松阪多気バイパス、紀宝バイパス
- ・国道258号 大桑道路
- ・国道260号 錦峠

(2) 平成24年度予算について

平成24年度における国の直轄事業では、地域からの要望に応えつつ、安全な国土や生活、地域等の維持や新たな成長や価値の創造に必要な道路政策を推進しつつ、計画的に道路整備を進めるための必要な額が配分されました。

三重県内の直轄事業においては、予算配分が前年比101%で示され、平成25年の第62回神宮式年遷宮に向けての幹線道路網の形成に必要な額が概ね確保されたと考えています。

また、新規採択を要望した熊野尾鷲道路の尾鷲北ICから尾鷲南ICまでの5.4kmの区間が事業化されました。

さらに、中日本高速道路(株)が施工する県内の高速道路においても、供用予定年度に向けた事業の推進が図られます。

2 課題・問題点

(1) 平成25年の式年遷宮には、前回の840万人を上回る来訪者が予想されます。

このため、式年遷宮を契機とした県内の幹線道路網の整備を着実に進める必要があります。

(2) 産業が集積する北勢・中勢地域において、東名阪自動車道などの幹線道路で交通渋滞が頻発していることから、交通需要の対応と交通渋滞の解消に向けた幹線道路網の整備が必要です。

- (3) 大規模地震や集中豪雨など災害時に対応できる安全・安心のためのリダンダンシー機能の確保とともに、東日本大震災を受け、ひとたび被害が発生した場合の救助・救援活動や生活の復興の基盤となる緊急輸送道路の整備を重点的に進めることが求められています。
- (4) 幹線道路網を整備するためには、安定的な事業費の確保や計画的な用地の確保が必要です。

3 対応方針

- (1) 式年遷宮を契機とした県内外との交流連携を促進するとともに、防災・医療・産業・観光面等の広域的な交流や効率的な物流による県内外との連携を深めるため、幹線道路網の整備を促進していきます。
- (2) 道路整備を計画的に進めるため、確実な情報収集に努めるとともに、安定的な財源の確保を、国に働きかけていきます。
- (3) 近年の厳しい財政状況の中、幹線道路網の整備を促進するため、県としても関係市町の協力を得て早期の用地取得に努めるとともに、アクセス道路の整備や必要な予算の確保に努めていきます。

中勢バイパス(津・松阪市内)

平成 24 年 2 月 5 日 3.9km 供用



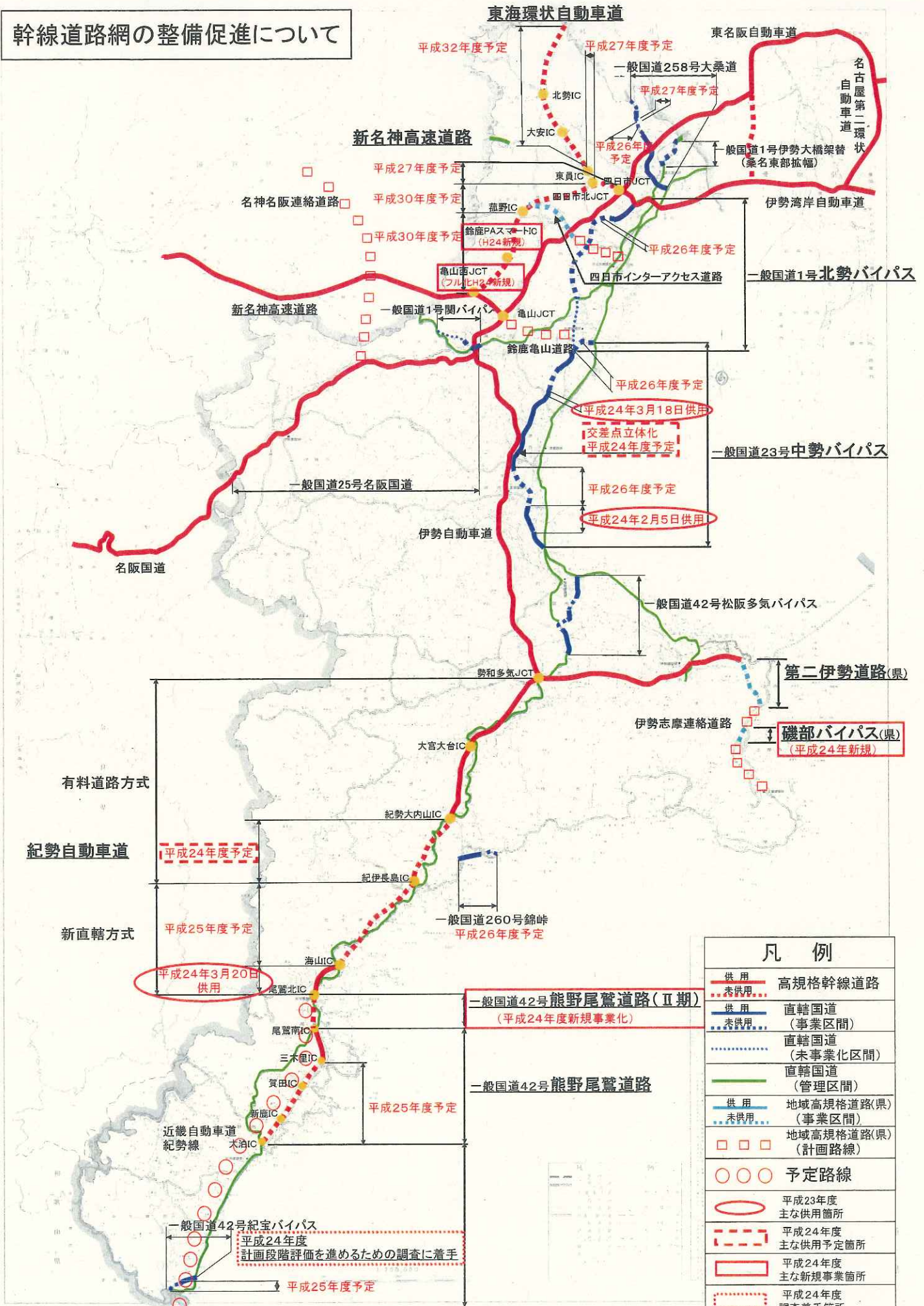
紀勢自動車道(新直轄) 海山IC-尾鷲北IC

平成 24 年 3 月 20 日 6.1km 供用



幹線道路網の整備促進について

東海環状自動車道



凡例	
供用	高規格幹線道路
未供用	高規格幹線道路
供用	直轄国道 (事業区間)
未供用	直轄国道 (事業区間)
	直轄国道 (未事業化区間)
	直轄国道 (管理区間)
供用	地域高規格道路(県) (事業区間)
未供用	地域高規格道路(県) (事業区間)
□ □ □	地域高規格道路(県) (計画路線)
○ ○ ○	予定路線
○ ○ ○	平成23年度 主な供用箇所
□ □ □	平成24年度 主な供用予定箇所
□ □ □	平成24年度 主な新規事業箇所
□ □ □	平成24年度 調査着手箇所

平成24年4月現在

県管理道路の整備

1 現 状

県管理道路の整備については、平成15年に策定・公表した「新道路整備戦略」に基づき、計画的に整備を推進してきました。

県管理の国道、県道の道路改良率は、平成23年4月現在、72.4%となっており、これは全国平均(81.1%)に比べ約9%低く、全国順位も39位と下位となっています。

道路整備に対する県民の期待は依然として高く、県としても道路整備への幅広いニーズに応えるため、「新道路整備戦略」に代わり、今後の県管理道路の整備の方向性を示した『道路整備方針』を平成23年6月に策定・公表しました。

『道路整備方針』では、これまでの抜本的な改良に加え、部分的な改良などの柔軟な整備手法を取り入れています。

2 課題・問題点

(1) 東海・東南海・南海地震などの大規模災害時に対応するため、緊急輸送道路の整備や橋梁の耐震対策を早期に整備する必要があります。

(2) 安全・安心な生活を確保し、産業及び地域振興を推進するには、北勢・中勢地域の慢性的な交通渋滞や、南部地域の集中豪雨等による度重なる通行止めを解消することが必要であり、幹線道路網の整備が喫緊の課題となっています。

そのため、平成25年の神宮式年遷宮に向け、高速道路などの高規格幹線道路と一体となって機能するアクセス道路の整備、地域の生活を支える道路の整備を積極的に推進することにより、県内の道路ネットワークを構築していく必要があります。

(3) 昨今の厳しい財政状況のなか、限られた予算を有効に活用するため、地域の実情に即し、早期に事業効果が発現できる対策を推進する必要があります。

3 対応方針

(1) 平成25年の神宮式年遷宮を契機とした県内外との交流連携を促進するとともに、防災、医療、産業、観光面等の広域的な交流や効率的な物流による県内外との連携強化を支援するための高規格道路、直轄国道、県管理道路が一体となった道路ネットワークの構築や、大規模災害時における地域の孤立を防ぎ、円滑な救助・救援活動や復興活動の基盤となる緊急輸送道路(橋梁耐震対策も含む)の整備に対応するため、必要な予算の確保に努めながら、重点的かつ効率的な整備を推進していきます。

(2) 道路計画の見直しなど、コスト縮減を図るとともに、地域の実情に即した道路整備を実施するため、早期に事業効果が発現できる部分的な改良など柔軟な手法(車が擦れ違うための待避所設置等)を取り入れ取り組んでいきます。

国道 422 号三田坂バイパス (伊賀市三田)



一般県道 四日市鈴鹿線 (鈴鹿橋) (鈴鹿市高岡町～一ノ宮町)



国道 477 号四日市湯の山道路 (四日市市内)



道路の維持管理

1 現 状

県民の安全・安心を確保するため、道路における公共土木施設の適正な維持管理は非常に重要です。

毎年新たに整備される施設に加え、昭和30年代から40年代の高度経済成長期に建設された橋梁等の施設が今後一斉に更新・修繕の時期を迎えることから、維持管理の重要性はますます高まっています。

2 課題・問題点

厳しい財政状況を考慮した適切な維持管理を行うとともに、将来の補修量を予測した計画的な事業の執行に努め、いっそう効果的、効率的な維持管理を進める必要があります。

また、住民参加型の維持管理である各種美化ボランティアや、地域の自治会等に除草業務を委託する事業を推進することも重要です。

3 対応方針

公共土木施設維持管理費の予算確保に努めています。今後も厳しい状況ではありますが、ソフト対策も含め、きめ細かな管理・修繕を実施していきます。

(1) 道路施設の維持管理

舗装補修については、適切な維持管理水準を設定するため、平成19年度に新たな維持管理水準をとりまとめ、平成20年度からはその水準に基づく予算配分により舗装補修を実施しています。今後はその結果を検証し、維持管理計画を策定するなど、将来の舗装補修費用を予測した計画的な事業を実施していきます。

橋梁修繕については、平成18年度から継続している橋梁点検に加え、平成22年度に橋長15m以上、平成23年度に橋長15m未満の橋梁を対象とした「橋梁長寿命化修繕計画」を公表しました。今後は、この計画に基づく予防的な修繕等を実施することにより、維持管理コストの最小化と施設の長寿命化を図ります。

(2) 住民参加型の維持管理（道路管理課、流域管理課、都市政策課共管）

本県では、「住民参加型の維持管理」を推進しており、ボランティア活動の拡大及び道路、河川、公園等の愛護意識の高揚を図るため、地域住民の方々により構成された団体に、活動するうえで必要な物品等を提供させていただいているところです。また、草刈については、自治会等と委託契約を結び、活動の支援も実施しています。

さらに、平成22年度からは支援対象範囲を拡大するとともに、美化ボランティアにおける助成物品を増やすなど、制度の充実も図っています。

これらの支援を継続した結果、平成23年度の参加団体数は913団体となっています。

今後も、住民参加型の維持管理を推進していきます。