

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」に資する 社会資本整備の推進

(国土交通省、気象庁)

【提言・提案項目】 制度、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。
- 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。
- 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、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 川上ダムは、事業推進に必要な予算を確保するとともに、2022年度の工期までに一日も早く完成すること。
木津川・服部川・柘植川および名張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。
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 市町村における警戒避難体制を支援するため、土壌雨量指数の高解像度化を早期に実現すること。

《現状・課題等》

- 1 東海環状自動車道と新名神高速道路の一部区間の同時開通により、いなべ市周辺の産業集積地から名古屋港および四日市港までのアクセスが向上しました。沿線地域で開通を見越した設備投資が進められているため、開通見通しが示された区間のさらなる整備加速、開通見通しが示されていない区間の見通しの早期公表、一日も早い全線開通が必要です。
- 2 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、交通量が偏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財源確保につながる料金体系の見直しが必要です。
- 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、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創出などの地方創生の阻害要因となっています。また、発生が危惧される南海トラフ巨大地震などの大規模災害への備えが求められています。東紀州地域の「地方創生」や「国土強靱化」を支える近畿自動車道紀勢線の早期整備が必要です。
- 4 現道の国道1号、23号において、渋滞が著しく、北勢・中勢地域の産業面において大きな損失となっております。渋滞緩和や時間短縮による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、北勢バイパス、中勢バイパス、鈴鹿四日市道路の一体整備が必要です。
- 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ます。伊勢大橋の架け替えで、右折レーンを設置することにより、渋滞を解消し、地域の安全・安心を確保するためにも整備推進が必要です。
松阪多気バイパスは、平成30年3月に全線開通され、市街地の主要渋滞箇所を回避することができ、物流コストの削減に大きく寄与します。しかし、既開通区間内の交差点では、既に著しい渋滞が発生していることから、立体交差化の早期着手が必要です。

6 伊賀地域は、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おり、広域ネットワークの強化を図るため、それらを南北に結ぶ名神名阪連絡道路の整備が必要です。

鈴鹿亀山地域は、産業集積地であるものの、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。

7 海拔ゼロメートル地帯を流域とする木曽三川においては、南海トラフ地震の今後 30 年以内の発生確率が 70%程度から 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 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、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。また、上野遊水地は平成 27 年度に運用を開始していますが、更なる治水安全度の向上のため、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。

平成 29 年の台風第 21 号では、名張市内で道路冠水、床下浸水が発生したことから、更なる治水安全の向上を図るため、名張川の直轄河川改修事業の推進が必要です。

9 名張市街地を走る国道 165 号や近鉄大阪線は、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、沿線には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、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。

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、2021年に開催される「三重とわか国体」のセーリング会場となっていますが、平成30年3月、新たにビーチバレーボール会場として決定したことから、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。

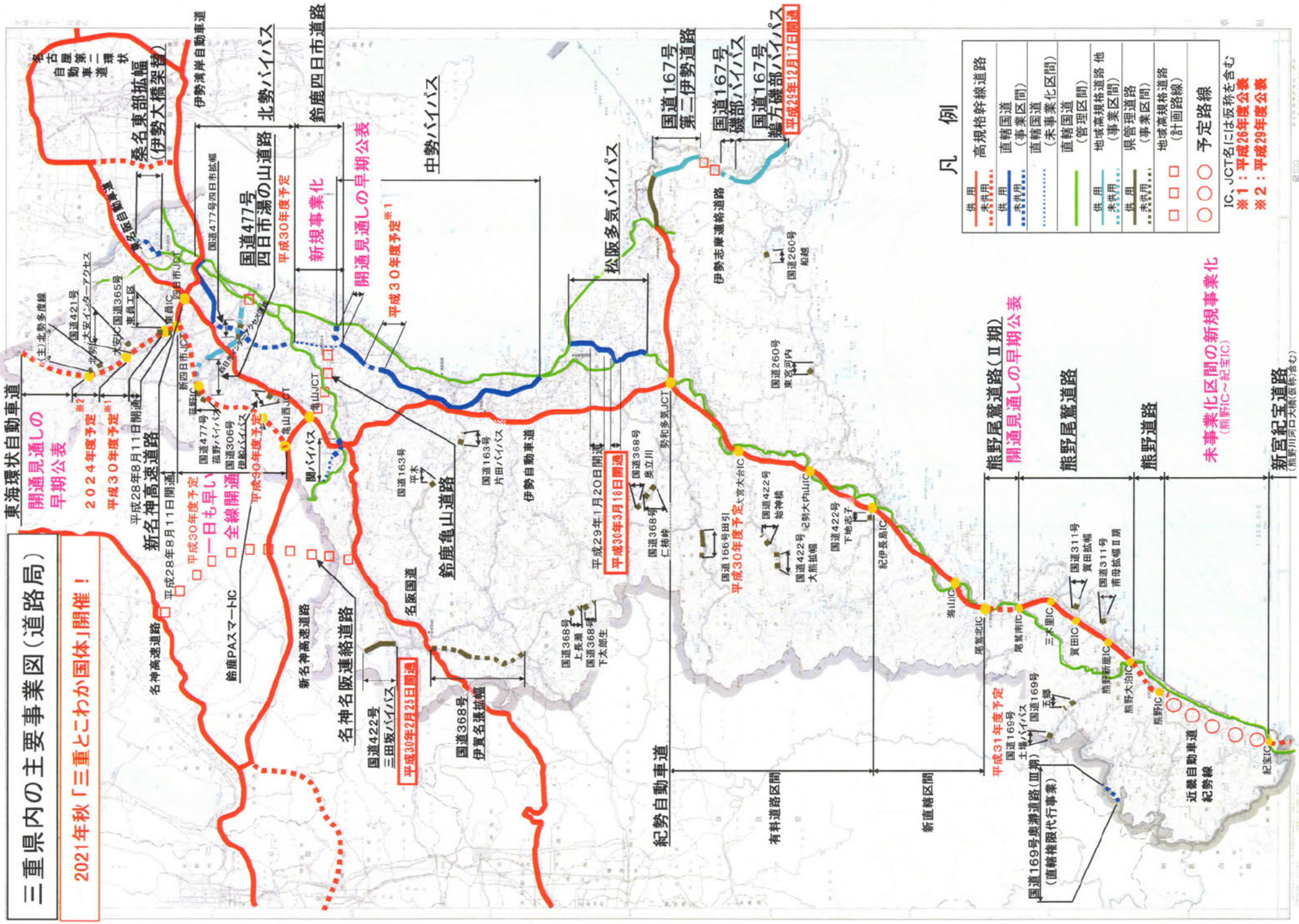
12 国営木曾三川公園（桑名七里の渡し公園）は、平成27年度に一部開園されましたが、木曾三川を軸とした交流と繁栄の歴史を紹介する場として、また地域活性化・交流促進のため、早期に全面開園することが必要です。

13 土砂災害は突発的に発生し、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が重要です。土砂災害に係る情報の提供や避難勧告の発令等が適時・適切に行われるためには、現在提供されている5kmメッシュごとの土壌雨量指数が高解像度（1kmメッシュ）化され、よりきめ細やかに提供される必要があります。

事務担当 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、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！



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(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)
○	予定路線

IC、JCT名には仮称を含む
 ※1：平成28年度公表
 ※2：平成29年度公表

未事業化区間の新規事業化
 (熊野IC～紀宝IC)

熊野尾鷲道路(Ⅱ期)
 開通見通しの早期公表

新宮紀宝道路
 (熊野川河口大橋(仮称含む))

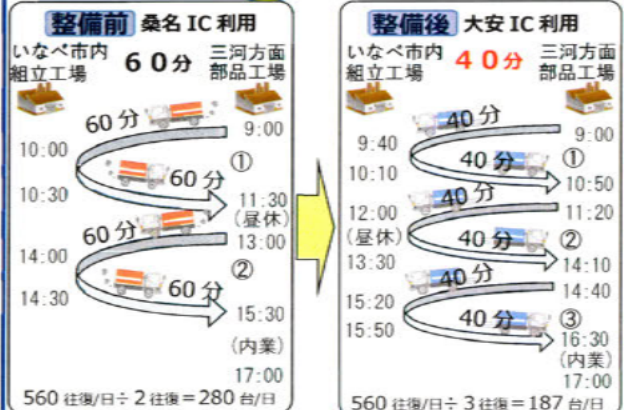
14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」に資する社会資本整備の推進

(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)

物流の効率化による生産性向上

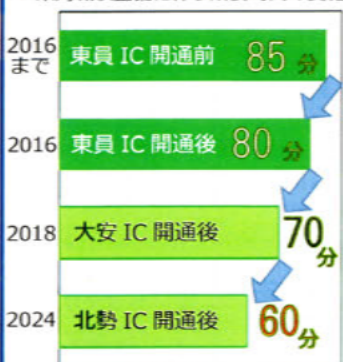
<自動車関連企業 A社 の物流生産性向上の例>



トラック1台あたり2往復から3往復の輸送が可能に
1日あたり93台のトラックを削減! ドライバー不足に寄与
年間約**1.8億円**の経費節減 ※三重県試算

通勤圏が拡大することで人材確保が容易に

<三河方面に関連会社がある B社 の整備効果事例>
■東海環状整備に伴う所要時間の変化 [いなべ市内工場~三河方面]



三河方面からいなべ市へ通勤可能に 人手不足解消へ

開通を見越した地域の動きが活発に



高速道路整備が四日市港の活性化を加速

<外国クルーズ客船が初寄港>
1月2日 コスタ ネオロマンチカ初寄港



6月からダイヤモンド・プリンセスが5回寄港予定
9月にコスタ ネオロマンチカが2回目の追加寄港を予定
四日市港が**インバウンドの新たなゲートウェイ**に



オプションツアーに**319人**が参加 満足の声多数
■四日市港から主な観光地への所要時間(新名神・東海環状整備後)



東海環状整備で岐阜へのオプションツアーが充実

- 提言
- 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。

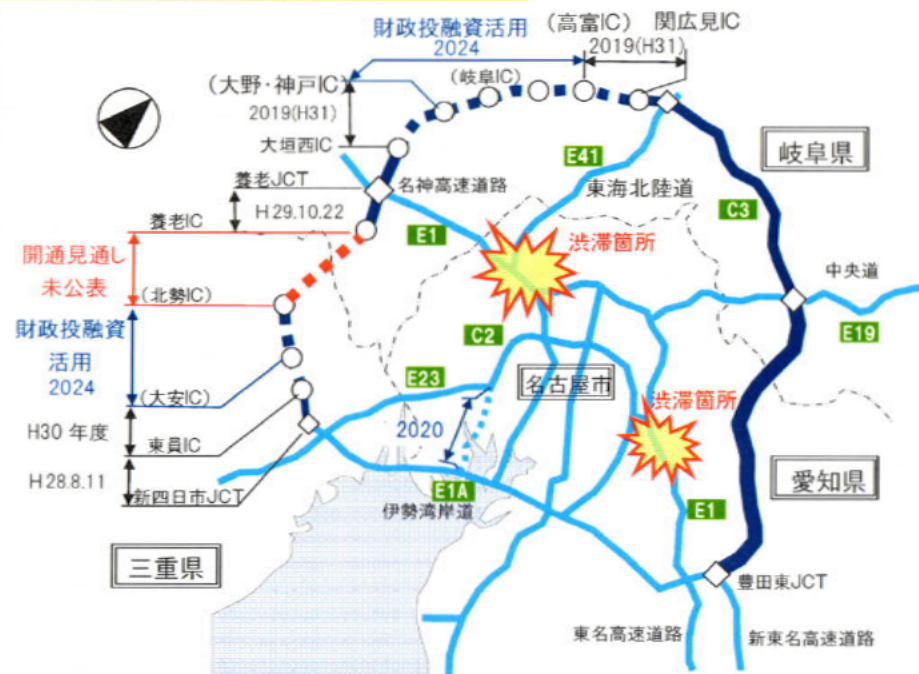
【県土整備部】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

中京圏の高速道路を賢く使うとともに必要なネットワーク整備の財源確保に向けた高速道路料金体系の早期見直し

○中京圏の高速道路ネットワーク



東海環状自動車道の整備状況

○東員IC～大安IC間

○大安IC～北勢IC間

○北勢IC～養老IC間



平成 30 年度供用に向け整備が進む

財政投融資活用による整備加速
2024 年度供用見込み

財源確保による整備加速が必要
開通見通し未公表

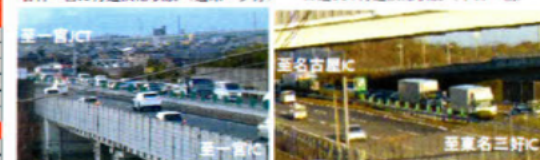
○中京圏の高速道路ネットワークの課題(東名・名神の渋滞)

◆NEXCO 中日本管内渋滞ワースト10

順位	区間	渋滞	方向	説明	
1	1,083	751	名神	上り	一宮～一宮JCT
		332	東海北陸	上り	一宮JCT～一宮西
2	845		中央道	上り	豊田西～豊田
3	523		東名道	上り	清水JCT～清水南
4	462		東名道	上り	四日市～四日市
5	461		東名	上り	徳島駅前～徳島南JCT
6	438		東名	上り	豊田～豊田川崎
7	336		東名道	下り	四日市～四日市
8	322		東名	上り	東名環状～徳島JCT
9	270		東名道	上り	豊田～豊田JCT
10	242		東名	下り	徳島駅前～徳島南JCT

◆渋滞状況

名神一宮IC付近渋滞状況(週末・夕方) 日産JCT付近渋滞状況(平日・朝)



ワースト1位・8位の渋滞区間

道路を賢く使うためには、渋滞を迂回する東海環状の早期整備が必要

○道路を賢く使う取組

○大垣市の自動車部品工場～豊田市の組立工場への輸送例



- 効果
- ・製品の速達性・定時性が確保
 - ・企業の生産性向上

道路を賢く使うため、渋滞を回避するシームレスな料金体系の導入が必要

○中京圏の高速道路を賢く使うための取組

- 東海環状自動車道などの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が必要
- 環状道路の迂回機能の促進や、シンプルでシームレスな料金体系など、利用者にとって使いやすく合理的な料金体系の導入が必要

提言

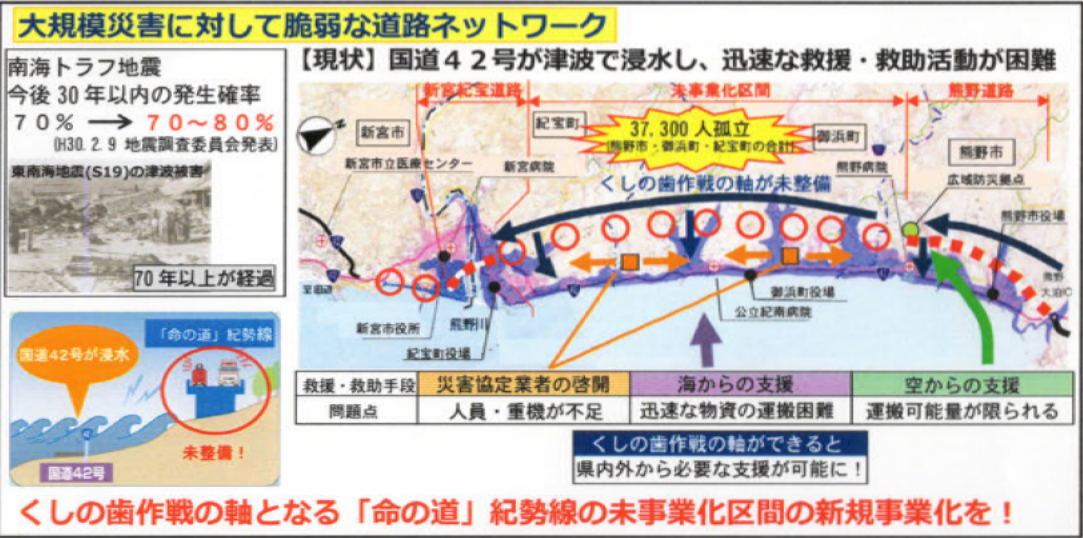
中京圏の高速道路ネットワークを賢く使うとともに、必要なネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保のため、早期に中京圏の高速道路料金の見直しを進めること。

【県土整備部】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」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



① 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)の進捗状況

事業進捗率約7割(3月末時点)
 今年度すべてのトンネルに着手予定

トンネル名(仮称)	延長m	進捗状況
尾鷲北	718	H29.9貫通
尾鷲第2	343	第3四半期入札予定
尾鷲第3	310	第1四半期入札予定
尾鷲第4	2,477	掘進中

② 熊野道路の進捗状況

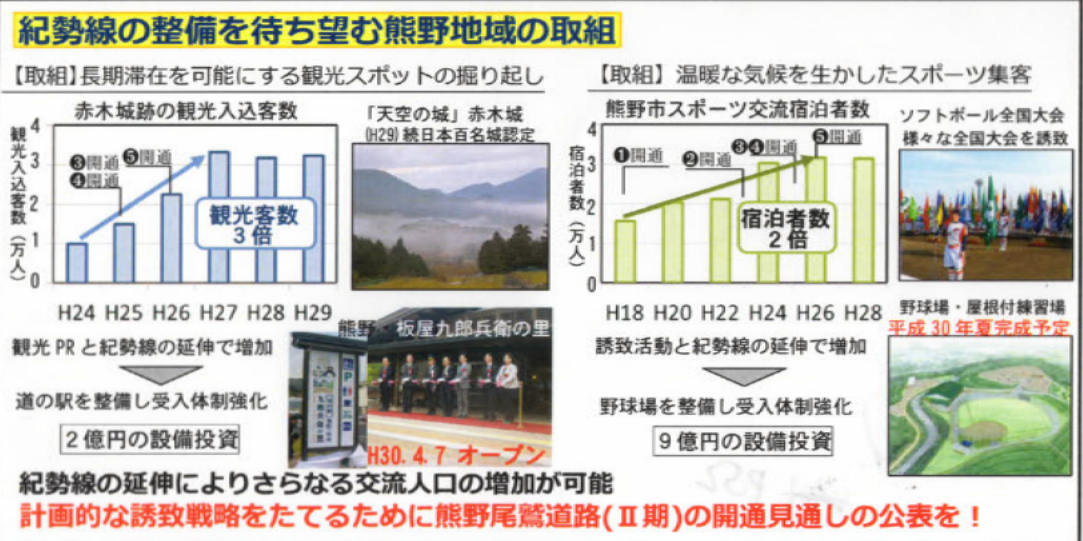
全体の約3割用地取得済 (4月末時点)
 工事予定に合わせて 順調に用地買収が進捗!

③ 新宮紀宝道路の進捗状況

全体の約6割用地取得済 (4月末時点)
 ・紀宝町地内で工事着手 (第1四半期発注予定)
 ・そのほかにも 工事発注可能な土地 多数 取得済!

④ 未事業化区間の状況

未事業化区間を抱える御浜町では
 ・約8割の地籍調査が完了
 ・事業化を求める民間団体会員が1年で2倍に



- 提言
- 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】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」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、雇用創出や企業立地促進に資する道路整備（北勢 BP、中勢 BP、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〕



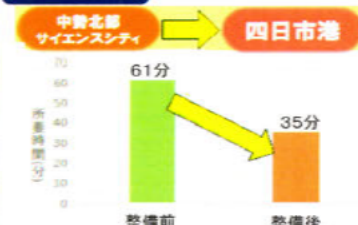
全国の国道 1 号の中で
渋滞ワーストランキング
3 年連続第 1 位

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！

地域産業の発展と防災機能の強化に寄与 (北勢バイパス、中勢バイパス、鈴鹿四日市道路)

産業

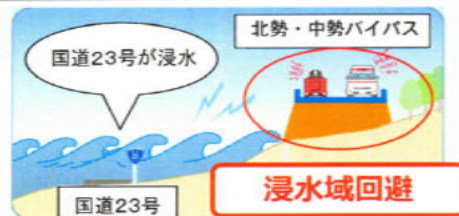


四日市港までの
輸送時間を
約 4.3%削減

輸送経費削減

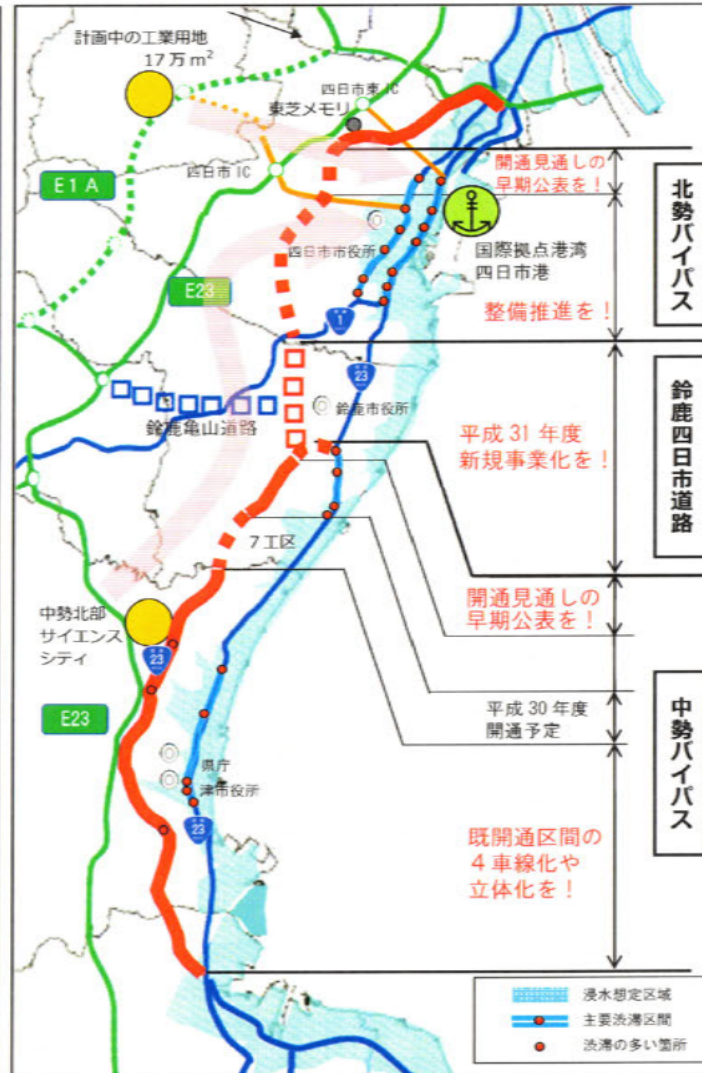
工業団地から四日市港への時間短縮により物流効率

防災

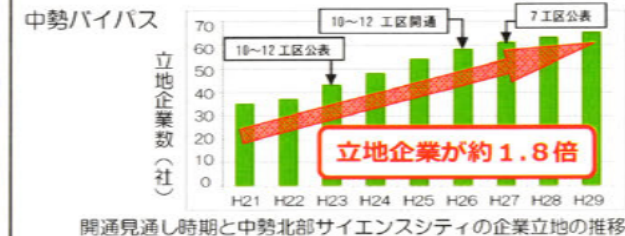
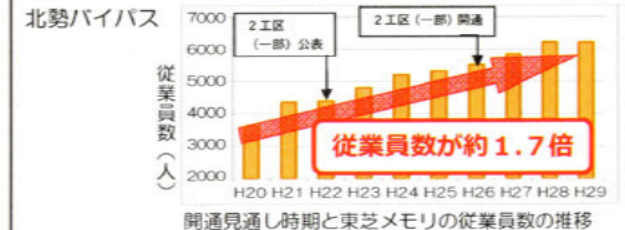


浸水域回避

災害時の救助・物資輸送車両等の円滑な交通確保
北勢バイパス・中勢バイパスの整備推進と
鈴鹿四日市道路の新規事業化を！



道路整備により促進された雇用創出・企業立地 (北勢バイパス、中勢バイパス)



開通見通しの公表が企業立地促進に寄与 (北勢バイパスの R477 バイパスまでの区間)



- 提言
- 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。

【県土整備部】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

産業・観光振興を図り、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）

全線暫定2車線開通で企業の生産性向上
国道42号松阪多気バイパス

重量制限解除で物流効率化の支援

耐力不足による **20t超過車両の制限が解除**
 伊勢大橋～長島IC間の **コンテナ輸送が可能に!**



観光産業の更なる発展を強く支援

ナガシマリゾートは、年間入場者数が**全国第2位**

順位	施設名	所在地	平成28年度年間入場者数
1	東京ディズニーリゾート【TDL・TDS】	千葉県浦安市	3,000万人
2	ナガシマリゾート	三重県桑名市	1,510万人
3	USJ	大阪府大阪市	1,450万人

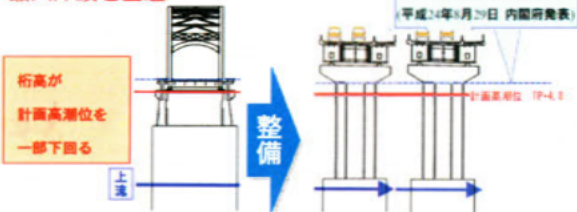
出典：「レジャーランド&レクパーク総覧 2018」(総合ユニコム株式会社)

4車化により渋滞損失が大幅に低下



堤防の高上げにより地域の安全・安心が向上

南海トラフ地震による最大津波を回避



バイパス整備効果



既開通区間の渋滞箇所対策



提言

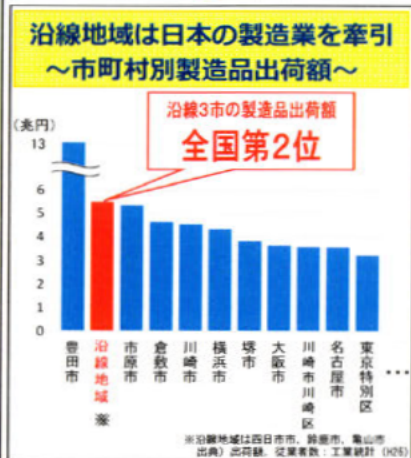
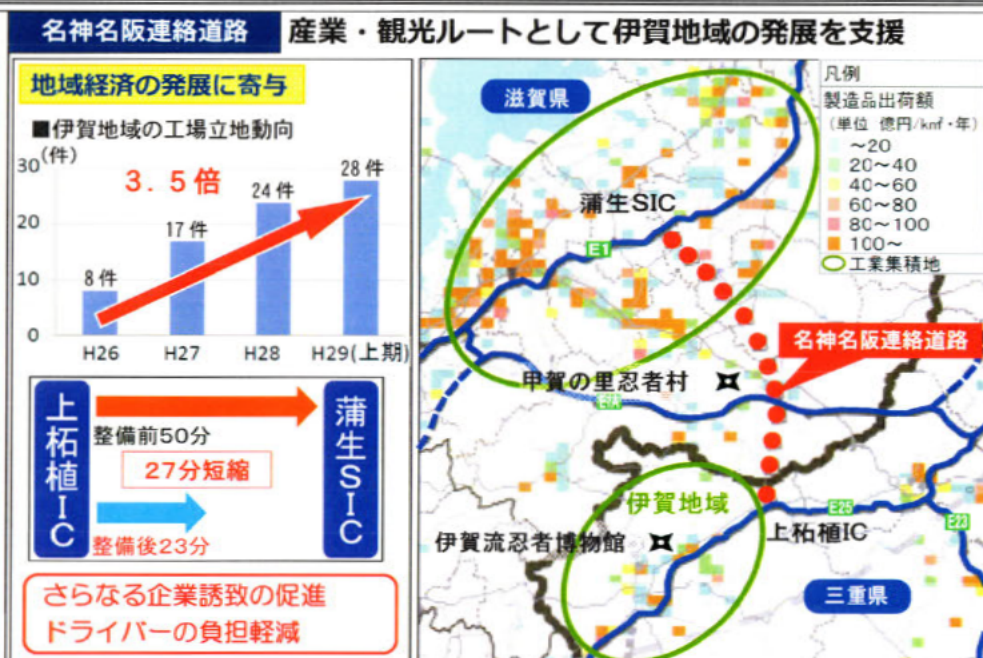
- 1 国道1号桑名東部拡幅（伊勢大橋架替）の整備を推進すること。
- 2 国道42号松阪多気バイパスの渋滞区間の立体交差化に早期着手すること。

【県土整備部】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

高規格な道路を相互に連結し、新たなネットワークを構築することで生産性を向上させる (鈴鹿亀山道路・名神名阪連絡道路)



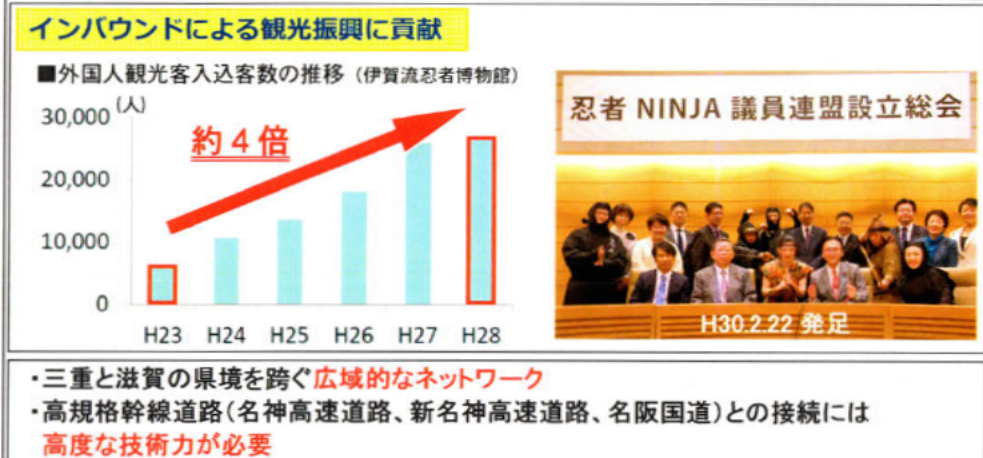
鈴鹿亀山道路 シンポジウムの開催 (H29.7)

一般来場者 約750名が出席

○基調講演 徳山日出男 氏
 「道路の必要性を東北震災から学ぶ」
 東日本大震災の経験を踏まえ、「安全基盤」「成長基盤」への投資の必要性を講演

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)

「道路整備は道半ばです。鈴鹿亀山道路の一日でも早い実現に向け、皆で頑張っていければと思います。」



- 提言**
- 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。

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」に資する社会資本整備の推進

(国土交通省)

木曾三川

流域の特性



- 我が国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

ナガシマリゾート年間入場者数 全国第2位
1,510万人 (H28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年間での発生確率が70%程度から70%~80%に上昇!

※H30.2.9 地震調査委員会発表

- 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巨大地震に備え、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、勢田川

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

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、老朽化の著しい高潮堤防整備)

平成29年台風第21号被害状況

- 被害状況(伊勢市)
- 死者 1名
- 半壊 86棟
- 床上浸水 320棟
- 床下浸水 671棟



伊勢市内の浸水状況

- 勢田川流域等浸水対策協議会設立 (H30.1.26)
- 構成員 国・県・伊勢市



浸水対策協議会開催状況

甚大な被害発生!

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!

鈴鹿川 ピークは10月23日0:20



雲出川 ピークは10月23日0:10



櫛田川 ピークは10月23日1:10



勢田川 ピークは10月22日19:40



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!

提言

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、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】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」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
最近の浸水	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！

2017年9月川上ダム本体工事に着手！

事業工程

	2017	'18	'19	'20	'21	'22
ダム本体工事	[Green bar spanning 2017-2022]					
試験運水						[Green bar in 2022]

2018年 2月 転流工に着手
2018年10月 基礎掘削予定
2019年 9月 本体コンクリート打設予定



2022年度完成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！

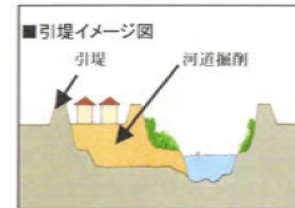
更なる治水安全度向上のため、木津川・服部川・柘植川の河道掘削の推進を！

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



被害状況(平成29年台風第21号) **溢水発生**

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 発生！



期待される効果

堤防整備(引堤)や河道掘削・樹木伐採を実施することにより、平成29年台風第21号洪水時と比較し、水位が約0.7m低減され、溢水被害が解消される！

更なる治水安全度向上のため、事業推進を！

- 提言
- 1 川上ダムは、事業推進に必要な予算を確保するとともに、2022年度の工期までに一日も早く完成すること。
 - 2 木津川・服部川・柘植川および名張川の直轄河川改修事業を推進すること。

【県土整備部】

14 「県民の安全・安心」、「地域経済の生産性向上」、「地域の活力と豊かな暮らし」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



木津川
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)

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



○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。

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！



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 工事用道路		
平成31年度			
堰堤工	堰堤工	用地買収 工事用道路	



提言 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。

【県土整備部】