

◎ 所管事項

(1) 令和4年度予算の確保に向けた国への要望について

本県では、政府予算案策定に向けて、本県の施策の展開に必要な予算確保や政策実現に必要な重要課題等について、国への要望を行っているところです。

今回、県土整備部からは、下記3項目について国土交通省等に要望しました。

1 要望活動日

令和3年11月15日(月)～16日(火)

2 要望項目（詳細は別冊資料のとおり）

- ① 「防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進」
 - ・ 地方自治体が中長期的な見通しのもと、強力かつ計画的に防災・減災、国土強靱化を推進するための、必要かつ十分な予算の、当初予算を含め、通常予算とは別途、計画的・持続的な確保等
- ② 「国民の安全・安心の確保」、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地域創りと分散型の国づくり」に資する社会資本整備の推進
 - ・ 直轄事業等の推進に必要な予算確保や支援等
- ③ 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実
 - ・ 県の施策の展開に必要な予算確保、国の支援制度の創設や改正等

3 要望先

内閣官房、財務省、国土交通省、自由民主党

令和4年度予算の確保に向けた
国への要望
(国土交通省関係分)

令和3年11月 三重県

【要望項目】

6	防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進 (1) 災害に屈しない県土づくりのための防災・減災、国土強靱化の 強力かつ計画的な推進	1
7	「国民の安全・安心の確保」、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊 かで活力ある地方創りと分散型の国づくり」に資する社会資本整備の推進	2
8	社会資本整備に係る地方財政への支援・充実	20
9	背後圏産業の発展や経済を支え、安全・安心を高める四日市港の整備推進	39
10	カーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた財政支援	41
12	地方への観光誘客に向けた取組の推進	42
13	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	43

6 防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進

(1) 災害に屈しない県土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力かつ計画的な推進

～ 「強靱な美し国三重」をめざして ～

必要かつ十分な国土強靱化予算の確保

3か年緊急対策により既に効果が発現

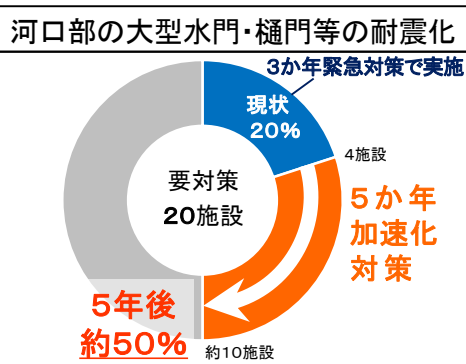
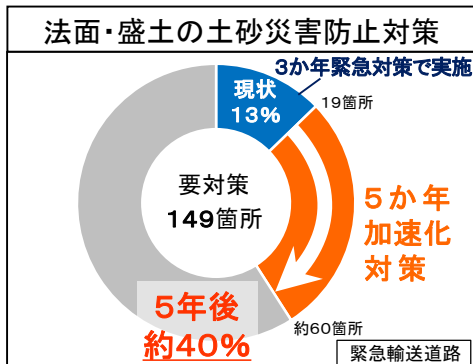


対策前

- 20mm/h以上の降雨でアンダーパスにおいて冠水被害が発生※
- ※年2回程度発生

- 令和2(2020)年9月の台風第10号による73mm/hの豪雨でも冠水被害なし

三重県独自の5年後の達成目標を設定



国土強靱化対策を強力かつ計画的に推進！

必要かつ十分な予算を、通常の予算とは別途、計画的・持続的な確保を！

要望
内容

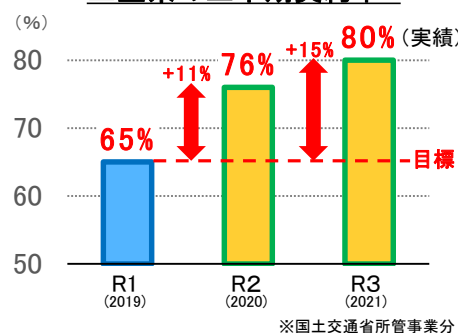
- 1 地方自治体が中長期的な見通しのもと、強力かつ計画的に防災・減災、国土強靱化を推進するため、必要かつ十分な予算を、当初予算を含め、通常の予算とは別途、計画的・持続的に確保すること。
- 2 災害発生時における地方自治体への迅速な支援に加え、地域の防災・減災、国土強靱化を加速化するため、地方整備局等の人員の確保・充実を継続的に図ること。

当初予算を含めた国土強靱化予算の確保

公共事業の早期執行を実現

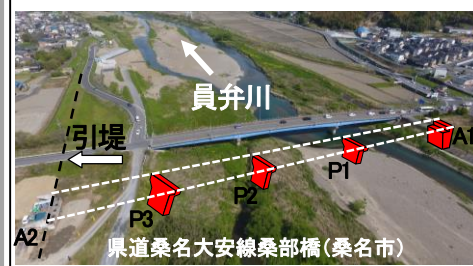
- 令和元(2019)年度実績並みの上半期契約率65%を目標に設定
- 令和3(2021)年度は目標を15%上回る

三重県の上半期契約率※



補正予算の課題例

員弁川河川改修に伴う橋梁架替工事

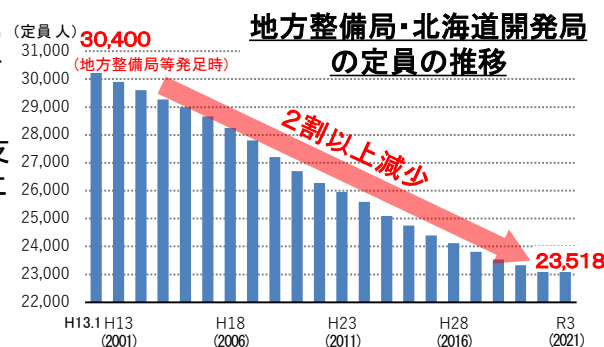


- 半年以上の工期が必要であったが、補正予算では出水期(5～10月)を除いた5か月しか工期が取れないため、国土強靱化予算が使えなかった

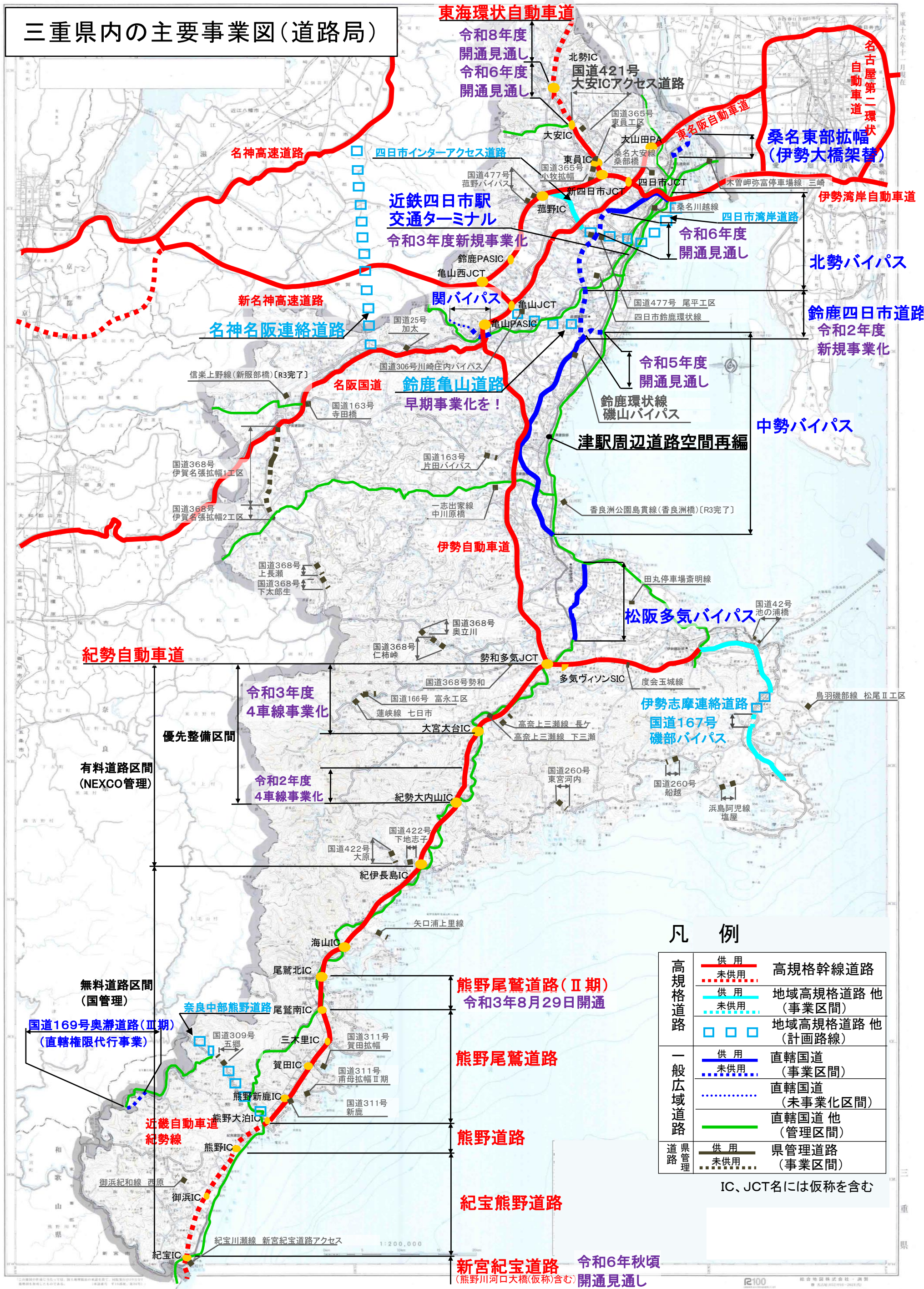
地方整備局等の人員確保

- 地方整備局等の定員は、この2年間は微増したが、20年前に比べて2割以上減少
- 災害時の迅速な地方自治体支援や事前防災・減災対策等に従事する人員はまだ必要

地方整備局等の人員の継続的な確保・充実を！



三重県内の主要事業図(道路局)



凡 例

高規格道路	供用	高規格幹線道路
	未供用	
	供用	地域高規格道路 他 (事業区間)
一般広域道路	供用	地域高規格道路 他 (計画路線)
	未供用	
	供用	直轄国道 (事業区間)
道路管理	未供用	直轄国道 (未事業化区間)
	供用	直轄国道 他 (管理区間)
	未供用	県管理道路 (事業区間)

IC、JCT名には仮称を含む

東海環状自動車道の整備推進、新名神高速道路6車線化の早期事業化、東名阪自動車道大山田PAスマートIC(仮称)の調査着手

中京圏のものづくりを支える東海環状自動車道

東海環状自動車道の着実な整備に向けて県境トンネル工事の早期着手を！



全線開通を見越し、集客施設や防災拠点を整備

■いなべ市農業公園内のアウトドア施設が
オープン

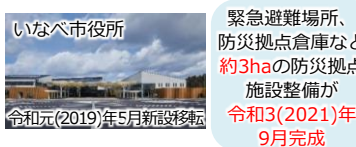


ドッグラン付きオートキャンプ場
「やまてらす」を新たに増設！

〔キャンプサイト 全17サイト
(コテージ トレーラサイト等)
ドッグラン 約3,000m²〕

令和3(2021)年7月
OPEN!

■北勢IC周辺に防災拠点施設を整備



物流の効率化に寄与し、生産性向上に資する新名神高速道路

名古屋～大阪間のトラック隊列走行を実現する
四日市JCT～亀山西JCT間の6車線化を！



産業活動を支援し、防災機能を強化する東名阪大山田PAスマートIC(仮称)

国による準備段階調査の早期着手を！



○現在の状況

- ・桑名市において計画検討・調整段階
- ・必要性的確認に向けた勉強会を実施中

○スマートICの整備効果

- ・工業団地から高速道路へのアクセス向上が図られ、物流の効率化や更なる企業誘致を期待
- ・浸水区域を迂回する高速道路へのアクセス確保により、防災機能が強化

※SICを含む土地区画整理事業(組合施行)を予定

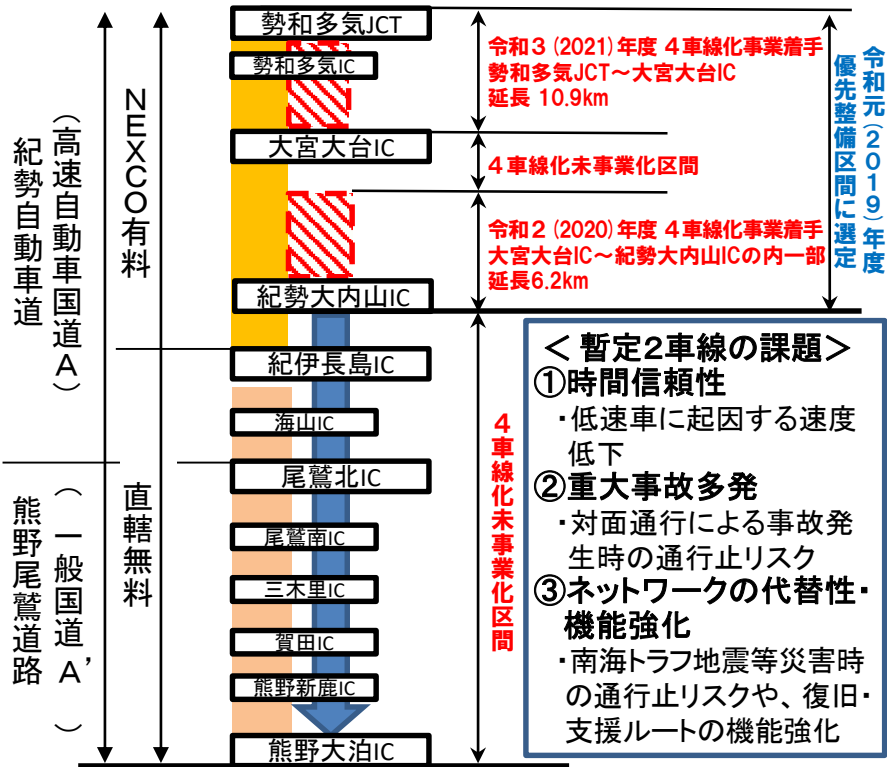
要望
内容

- 1 東海環状自動車道について、県境トンネル工事に早期着手するとともに、令和8(2026)年度の全線開通に向けて着実に整備を推進すること。
- 2 新名神高速道路四日市JCT～亀山西JCT間の6車線化について、早期事業化すること。
- 3 東名阪自動車道大山田PAスマートIC(仮称)について、国による準備段階調査に早期着手すること。

「命の道」紀伊半島一周高速道路の早期実現を！



紀勢自動車道および熊野尾鷲道路の4車線化の完成を！



要望内容

- 1 地方創生、国土強靱化に資する「命の道」近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消に向けて熊野道路、紀宝熊野道路および新宮紀宝道路の整備を推進し、高速道路紀伊半島一周を早期実現すること。
- 2 紀勢自動車道および熊野尾鷲道路について、4車線化事業中区間の早期完成を図るとともに、残る無料区間を含めた2車線区間の4車線化の早期事業化を図ること。

[illegible]

企業活動の生産性向上が期待！

北勢BP沿線の
キオクシア(株)
四日市工場の
従業員数は、
約10年で
最大2倍に！
※3,383人(H19)が、
6,700人(H30)に増加！

- 1 国道23号鈴鹿四日市道路の整備を推進すること。
- 2 国道1号北勢バイパス、国道23号中勢バイパスの全線開通に向け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)および国道42号松阪多気バイパスの整備推進、名神名阪連絡道路の計画の具体化

物流効率化・産業振興に大きく寄与する 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



国際海上コンテナ(40ft 背高)車両

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】

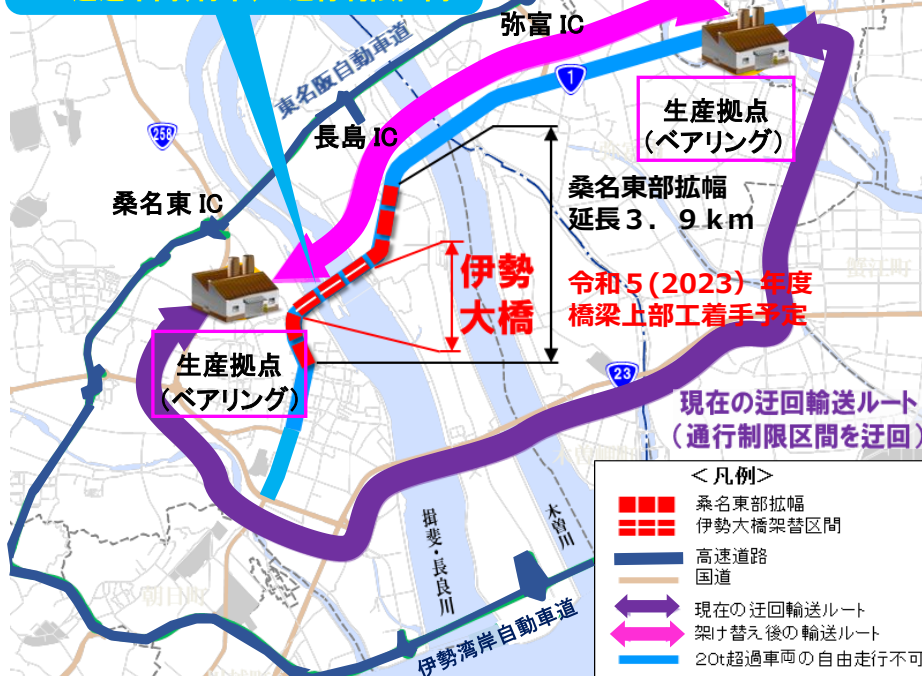
約2割短縮

往復 **約50分**
【伊勢大橋架替後のルート】

往復 **約65分**
【現在の迂回ルート】

※所要時間の算定
国土交通省北勢国道事務所
提供資料による

伊勢大橋の耐荷力不足による
20t超過車両(特車)の通行制限区間

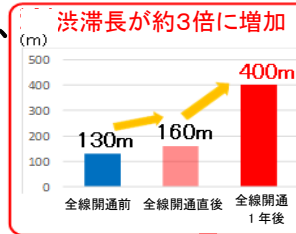


朝田町南交差点の立体化で企業の生産性向上に 寄与する 国道42号松阪多気バイパス

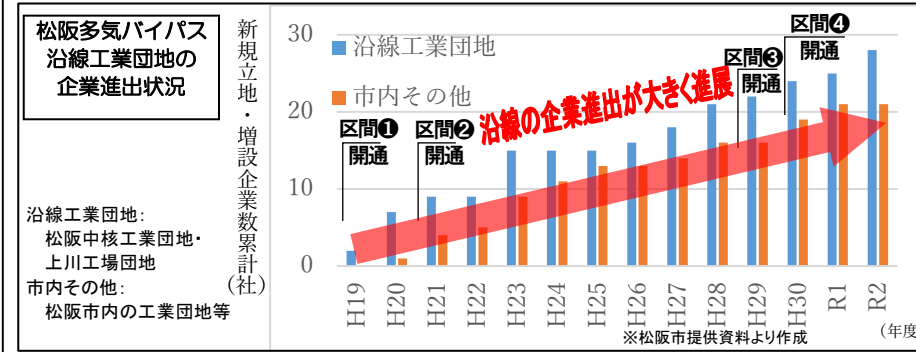
既開通区間の渋滞を解消

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



南北の広域ネットワーク構築により産業発展を 支援する 名神名阪連絡道路

三重・滋賀の工場集積地の物流ネットワークの構築

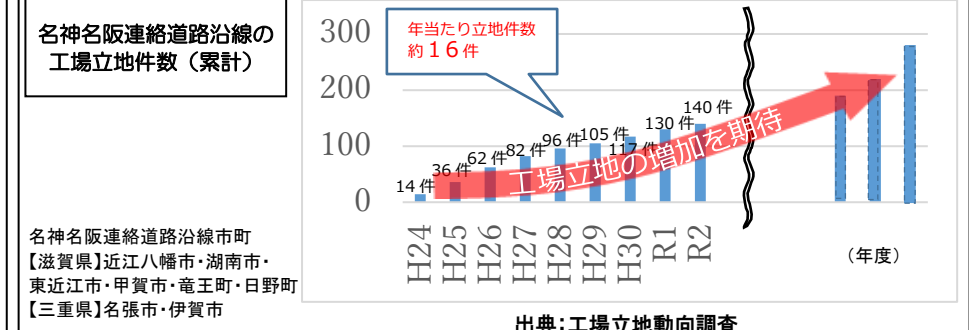
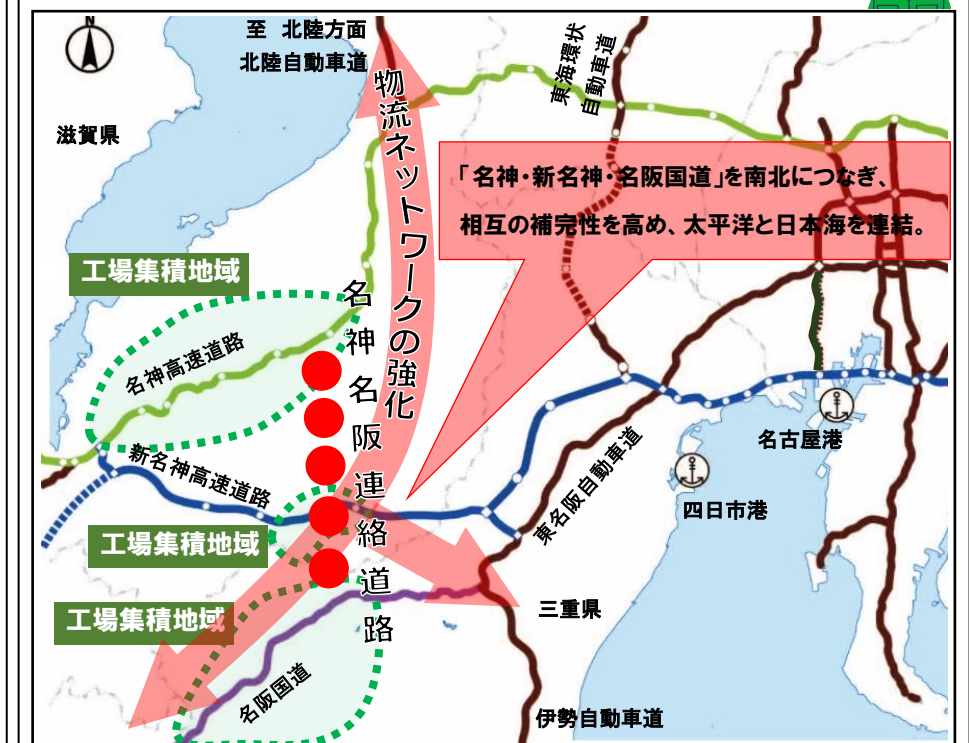
滋賀県甲賀、東近江地域と、三重県伊賀地域の
工場集積地を結ぶ重要な道路

南北の物流ネットワーク強化により

名神名阪連絡道路が整備されると、**北陸方面**の客先に行きやすくなったり、**滋賀県**の取引先が使いやすくなることを期待しています。

伊賀市内の
企業の声

生産性と成長力の引上げに期待



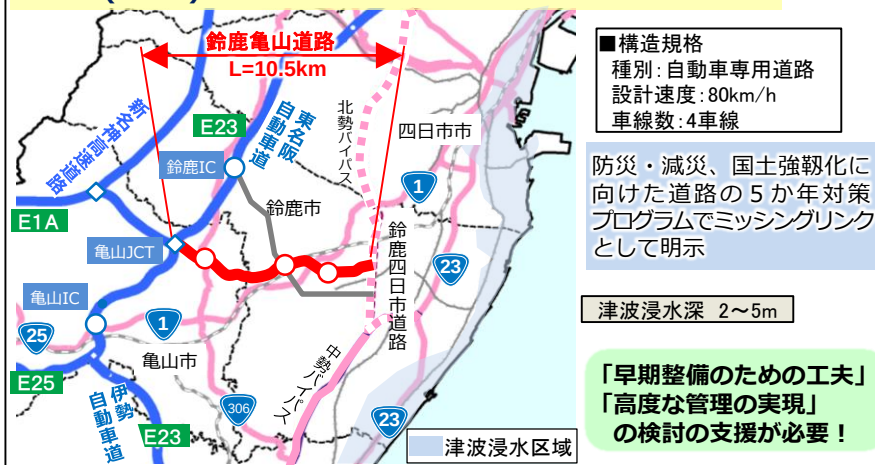
要望
内容

- 1 国道1号桑名東部拡幅の老朽化著しい伊勢大橋の架替について、強力に整備を推進すること。
- 2 国道42号松阪多気バイパスの朝田町南交差点立体化について、着実に整備を推進するとともに、4車線化の事業着手すること。
- 3 名神名阪連絡道路について、連携して計画の具体化を図るとともに、「重要物流道路」として指定すること。

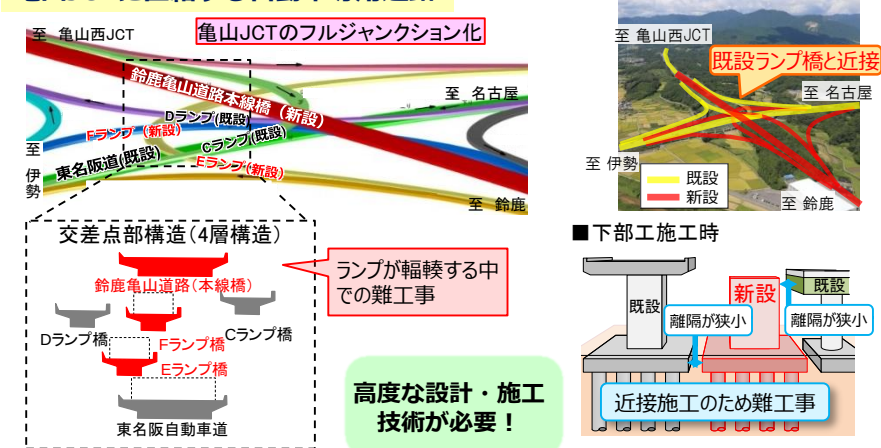
7 「国民の安全・安心の確保」、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり」に資する社会資本整備の推進
鈴鹿亀山道路の補助事業での早期事業化

三重県のさらなる産業発展を支え、災害時に機能する鈴鹿亀山道路

令和3(2021)年2月に都市計画決定された「鈴鹿亀山道路」



亀山JCTに直結する自動車専用道路



高度な設計・施工技術が必要な鈴鹿亀山道路

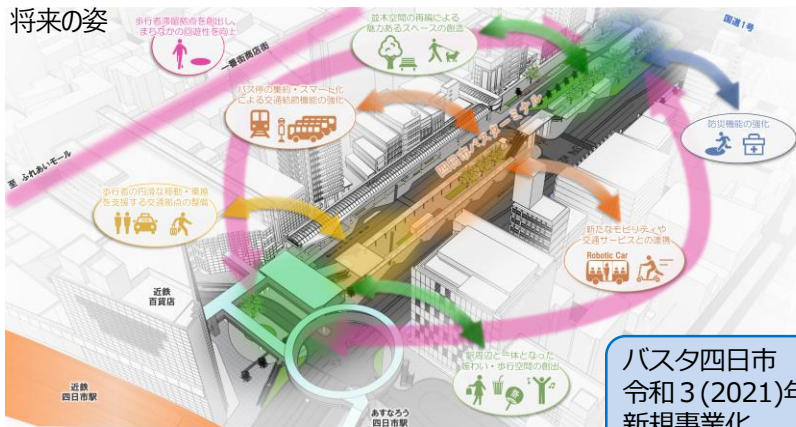
鈴鹿亀山道路 延長L=10.5km 計画交通量19,700台/日



要望
内容

- 1 鈴鹿亀山道路について、補助事業での早期事業化を図ること。
- 2 鈴鹿亀山道路を「重要物流道路」として指定すること。

将来の姿



バス4日市
令和3(2021)年度
新規事業化



LED可変路面標示
イメージ



2027年リニア東京・名古屋間の開業を見据えてバスタ四日市の早期整備を！

交通拠点の機能強化・再編の必要性の直轄調査を実施

道路空間再編のケーススタディ地区に選定
令和3(2021)年7月に社会実験を実施し車線減少に伴う交通への影響を検証

津駅周辺空間の基本的な方向性【令和3(2021)年3月公表】

＜現在の駅周辺空間が形成されて約半世紀、新たなステージへ＞

地方都市が主役のポストコロナ時代において

みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へと再生

(1) 公共交通の利便性の強化
浸水等の災害時の対応の強化

(検討例)

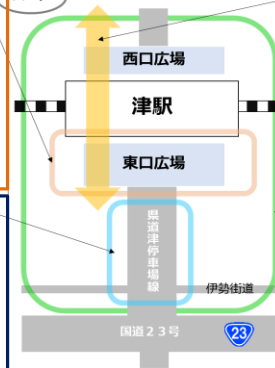
駅前広場の立体的活用による
交通防災ターミナル

上空デッキ
+
既存の平面広場

(2) 歩行者の賑わいや滞留機能の強化

(検討例)
道路空間を再編、新たな価値を創出
人中心の駅前ストリート

ハード



(3) 東西連携の強化

(検討例)

東西を**快適**に移動し
東西自由



(4) 駅周辺の回遊性の強

来街者が楽しく、安全に巡る
サイン・グリーン・ミッド



官民協働によるマネジメント

ユニバーサルデザイン

デジタル化

周辺地域との連携

新たな技術や仕組みを積極的に取り込みながら、継続的な進化

国と連携して「基本的な方向性」の具体化に向けて検討を実施中。
津駅周辺道路空間再編への技術的支援を！

要望内容

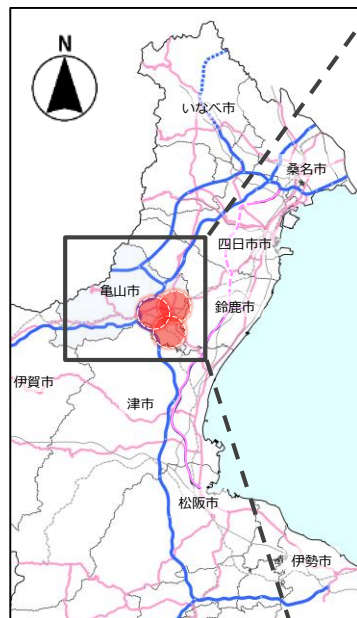
コロナ禍をふまえた地方創生の実現に向け、各都市の駅を中心とする空間整備について、支援を行うこと。

リニア中間駅を核とした道路ネットワークの検討支援

リニア中央新幹線の高速性を最大限に生かして、得られる効果を広域に波及させるため、「中間駅」と高速道路とのアクセス強化や各地を結ぶ道路ネットワークの充実が必要！

三重県駅候補地選定スケジュール(三重県想定)

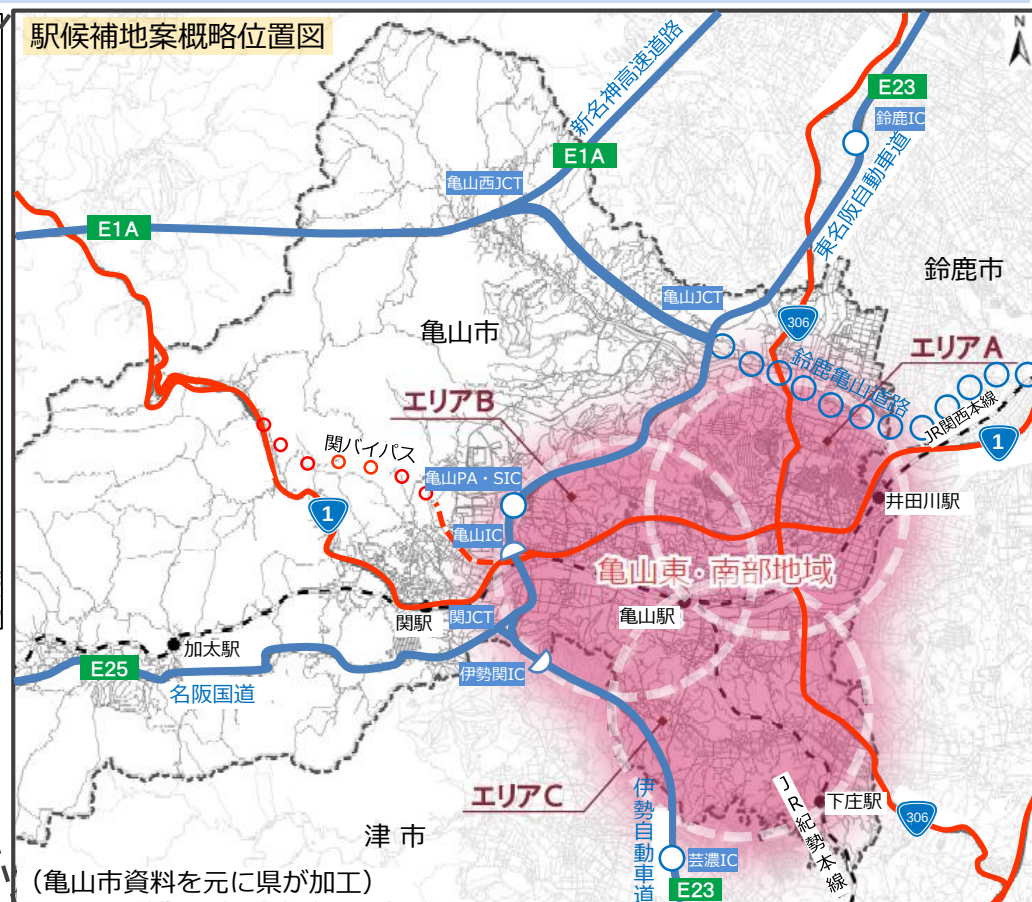
2021	・有識者による評価・分析
2022	・市町や経済団体との意見交換 ・＜夏頃＞「三重県駅」としての駅候補地を決議【県同盟会総会】 ・JR東海へ要望
2023 ～ 2026	JR東海による環境影響評価 計画段階環境配慮書 環境影響評価方法書 環境影響評価準備書 環境影響評価書
2027	・工事実施計画の申請・認可 ・建設工事の着手
2037	全線開業(予定)



駅候補地案 各エリアの主な特徴

エリアA	東西方向に国道1号、南北方向に国道306号が通過するとともに、地域高規格道路「鈴鹿亀山道路」の計画がある
エリアB	亀山IC・スマートICや、国道1号、東名阪自動車道、伊勢自動車道、名阪国道との交通結節点に近接
エリアC	東西方向に複数の県道、南北方向に国道306号と複数の県道が通過し、伊勢自動車道芸濃ICに近接

駅候補地案概略位置図

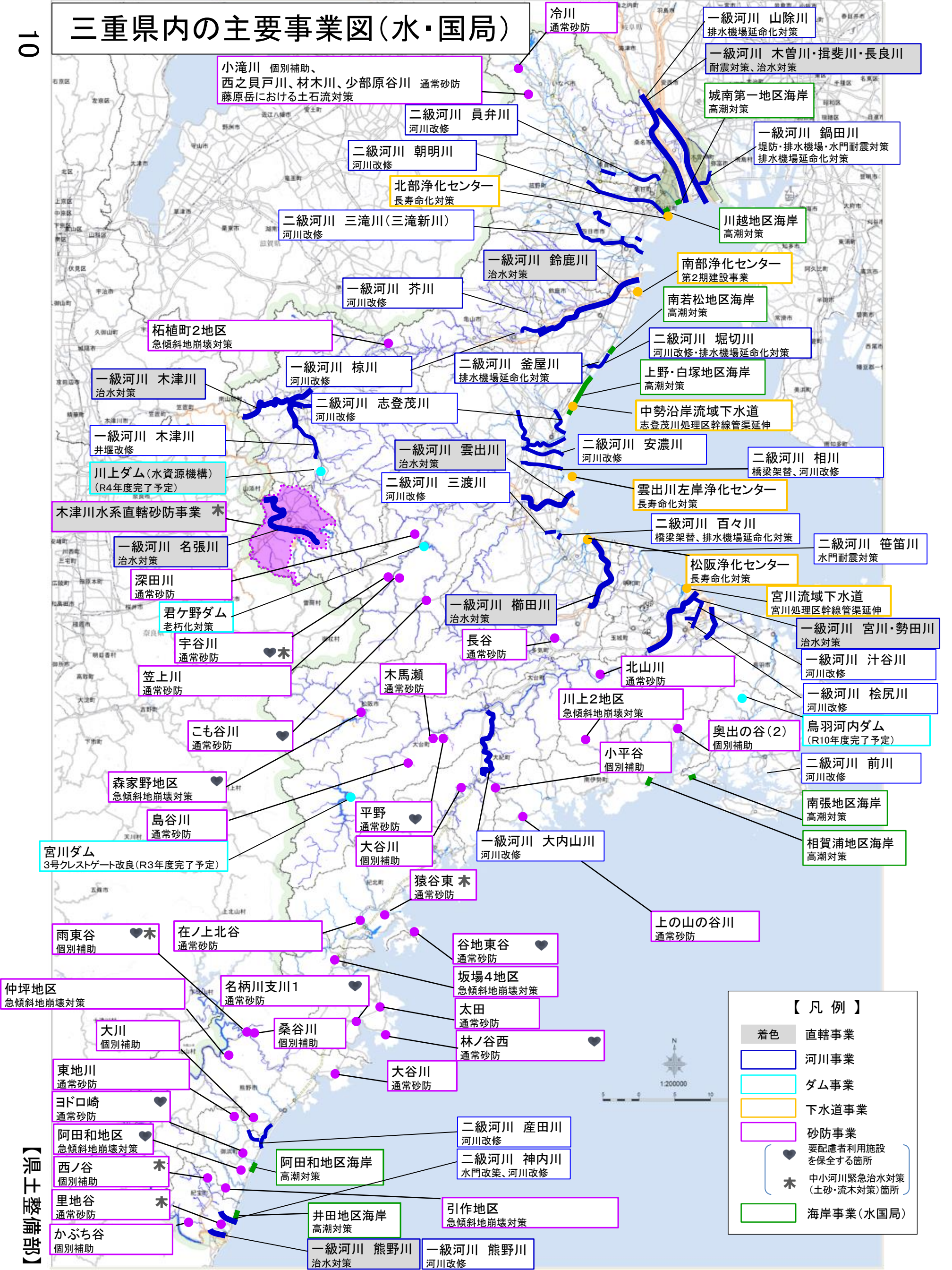


(亀山市資料を元に県が加工)

要望内容

リニアインパクトの最大化に向け、リニア中間駅を核とした道路ネットワークの検討について、支援すること。

三重県内の主要事業図(水・国局)



木曽三川・鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川・勢田川の直轄河川改修事業の推進

木曽三川

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

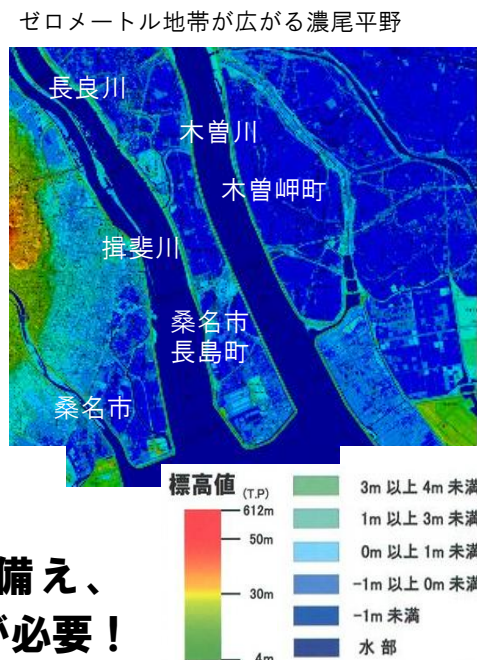


現在の主な取組

- 海拔ゼロメートル地帯等における堤防耐震対策
- 国土強靱化対策を活用した耐震対策を実施

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!



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

- 鈴鹿川水系は、国内有数の石油コンビナート等を有する産業集積地
- 雲出川水系・櫛田川水系は農業基盤集積地
- 櫛田川水系・宮川水系は斎宮跡・伊勢神宮等歴史遺産が存在
- 人口 約113万(県内の64%)
- 製造品出荷額 約6.7兆円(県内の62%)

現在の主な取組

- 国土強靱化対策を活用した治水対策
- 鈴鹿川水系は、中下流部で河道掘削等を実施
- 雲出川水系は、浸透対策等を実施
- 櫛田川水系は、下流部で築堤等を実施
- 宮川水系は、桧尻川の排水機場のポンプ増設等を実施

課題

- 気候変動による水災害リスクに備えるには、これまでの河川管理者等の取組だけでは対応が困難!(三重四川の堤防整備率 約61～70%)

課題解決に向けて

洪水時の被害を軽減するため、治水対策(河道掘削・堤防整備等)に加え、流域治水プロジェクトの推進が必要!



勢田川

平成29(2017)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)

- 3か年緊急対策を活用して令和2(2020)年度
 - 国：勢田川河道掘削が完成
 - 県：桧尻川暫定河道掘削が完成

- 国土強靱化対策を活用して令和3(2021)年度
 - 国：桧尻川排水機場ポンプ増強に着手



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!**

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5か年加速化対策」により、流域治水対策を加速化!

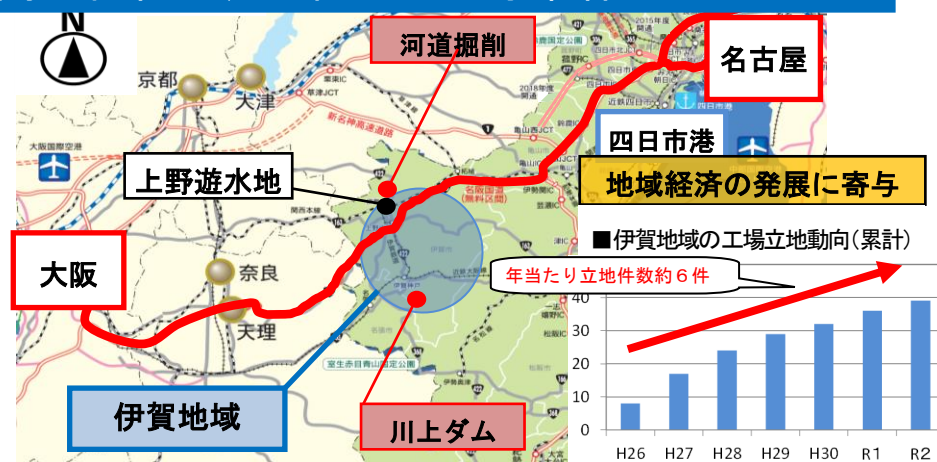
要望
内容

木曽三川および鈴鹿川・雲出川・櫛田川・宮川・勢田川の直轄河川改修事業について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に講じ、事前防災・減災対策の加速化を図ること。

川上ダムおよび木津川・名張川直轄河川改修事業の推進

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	台風第18号		
	H24. 9	台風第17号		
	H25. 9	台風第18号		
			5.3ha	32戸
			0.07ha	38戸
			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！

上野遊水地

平成27(2015)年度
運用開始

川上ダム

令和4(2022)年度
完成に向け
本体施工中

河道掘削

(木津川・服部川・柘植川)
平成28(2016)年度から実施

●治水安全度が向上！

戦後最大規模の洪水(S28 台風第13号)が発生しても被害が**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	R1	R2	R3	R4
ダム本体工事						
試験湛水						

令和3(2021)年4月 本体コンクリート打設完了
令和3(2021)年6月 管理棟完成

管理棟完成



完成間近の川上ダム



令和4(2022)年度事業完了に向けた必要な予算確保を！

河道掘削・引堤の推進

●河道掘削



服部川

●服部川三田地区浸水対策(引堤)



新居遊水地

現況堤防 引堤

令和3(2021)年8月 淀川水系において気候変動の影響をふまえた河川整備計画(変更)を策定

さらなる治水安全度向上のため、木津川・服部川・柘植川の河道掘削および服部川(三田地区)における引堤の推進を！

さらなる治水安全度向上のため、川を生かした地域づくりの核となる名張川の引堤・河道掘削の推進を！

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、流域治水対策を加速化！

名張川直轄河川事業

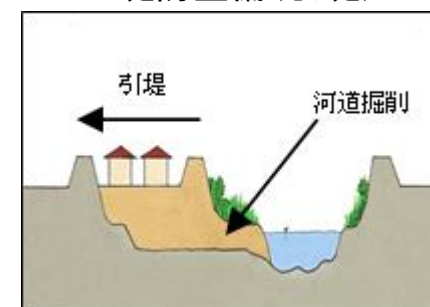
名張かわまちづくり一体型浸水対策事業(I期)の推進



現在の主な取組

- ・令和元年東日本台風では、河道掘削・樹木伐採の実施により、名張水位観測所において、**約0.4m**の水位低減効果を発揮し、溢水を回避！
- ・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には、名張川の事業推進が必要！(淀川水系河川堤防整備状況**約61%**)

●堤防整備(引堤)

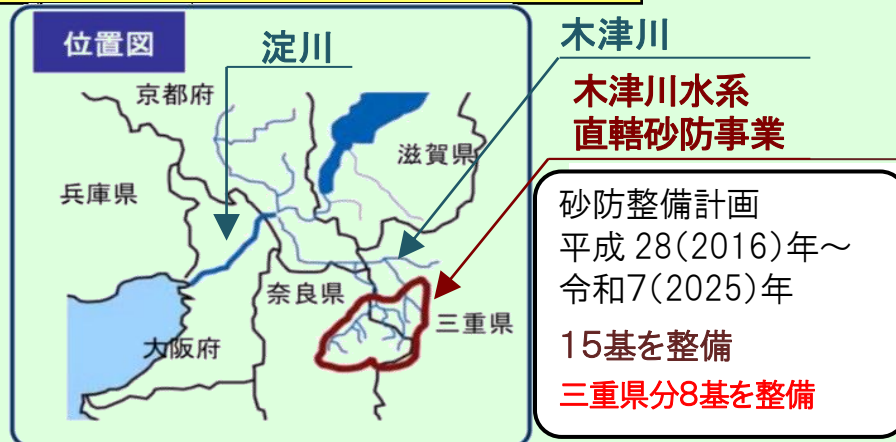


要
望
内
容

- 1 川上ダムについて、令和4(2022)年度の事業完了に向け、必要な予算を確保すること。
- 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について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に講じ、新たに見直した河川整備計画に基づく事前防災・減災対策の加速化を図ること。

木津川水系直轄砂防事業の推進

木津川水系直轄砂防事業の推進



- 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。**

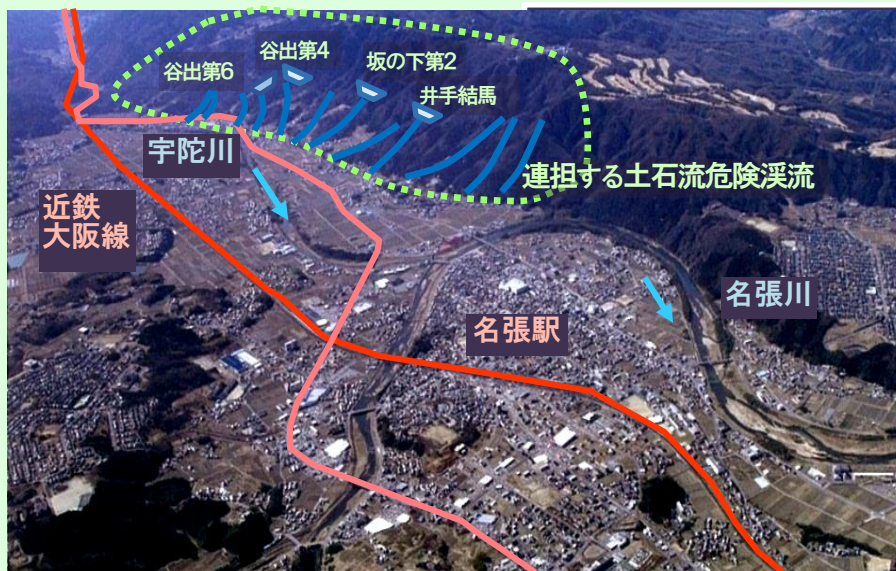
実施箇所図

**整備すべき渓流は、まだ残っており
引き続き整備が必要！**



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、事業実施によ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4堰堤、谷出第6堰堤



事業実施概要

谷出4	谷出6	坂ノ下2	井手結馬
令和3(2021)年度			
堰堤工	堰堤工	用地買収	用地調査
令和4(2022)年度			
—	—	用地買収	用地調査

土砂災害警戒区域等の指定により、事業中の4渓流以外にも事業が必要な箇所が複数存在

● 坂ノ下第2堰堤、井手結馬堰堤



要望 内容

木津川水系直轄砂防事業について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に講じ、事前防災・減災対策の加速化を図ること。



●被災リスクが高い(平成以降に7度被災)

An aerial photograph showing a major landslide on a dirt road. A large, light-colored mass of earth and rock has slid down a steep embankment, partially blocking the road. Several vehicles, including a yellow excavator, a yellow truck, a white van, and a white car, are positioned on the road, some appearing to be involved in or observing the incident. The surrounding area is hilly and appears to be under construction or in a state of disrepair.

井田地区海岸平成9(1997)年被災状況

●膨大な事業費が必要

残事業費	約1,077億円
人工リーフ	約 829億円
堤防	約 34億円
養浜	約 214億円



●高度な技術力が必要

- 港灣施設の配置等検討
- 景観への配慮
 - ・国立公園、世界文化遺産等
- 過酷な施工条件
 - ・太平洋の高波が来襲
- 長大な砂利浜の保全と大規模な波浪制御施設の整備
 - ・熊野川流域の総合的な土砂管理や人工リーフ(57基)等

●対策が複数の県に跨る

- 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、関係機関との調整が必要

直轄工事の要件を満たしている（海岸法第六条）

海岸の長期に渡る安全・安心を早期に確保するため、直轄事業化が必要

要望内容	1 七里御浜海岸の長期に渡る安全・安心を早期に確保するため、整備を直轄事業化すること。 2 鵜殿港の配置等の検討に係る技術的な支援を行うこと。
------	--

熊野川の治水・濁水対策の推進

熊野川治水計画の見直し

現状

地球温暖化に伴う気候変動の影響により水災害が頻発化・激甚化

三重県では

平成23年紀伊半島大水害時に熊野川において
現行計画を大きく上回る **24,000m³/s**の洪水

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

取組内容

- 全国で初めて気候変動の影響をふまえた河川整備基本方針(変更)を10月に策定

外力の見直し

これまでの、過去の降雨・潮位などに基づいて算出

気候変動による将来の降雨量の増加、潮位上昇を考慮して算出
IPCCの気候変動シナリオにより
気温2℃上昇→降雨量変化倍率1.1倍

基本高水流量の変更

外力の見直しに伴い、基本高水流量が19,000m³/s→24,000m³/sに増量

現行

19,000m³/s

■ : 相賀(基準地点)

変更

24,000m³/s

■ : 相賀(基準地点)

平成23年紀伊半島大水害



令和元(2019)年台風第10号



熊野川の濁水対策

原因

平成23年紀伊半島大水害

大規模な斜面崩壊が発生し、上流域の紀伊山地で甚大な被害
崩壊地数 3,077箇所
崩壊土砂総量 約1億m³

深層崩壊発生直後
(五條市清水地区)



河道閉塞発生直後
(五條市大塔町赤谷地区)



取組内容

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・沿川市町村・ダム管理者が連携

■ 濁水対策(完了目標:令和3(2021)年度末)

- ① 崩壊地対策と河道への土砂流出防止 (国交省、林野庁、三重県、奈良県、和歌山県)
- ② 河道内堆積土砂撤去 (国交省、三重県、奈良県、和歌山県、電源開発(株))
- ③ ダムの取水設備改造、濁水フェンス設置、運用変更 (電源開発(株))

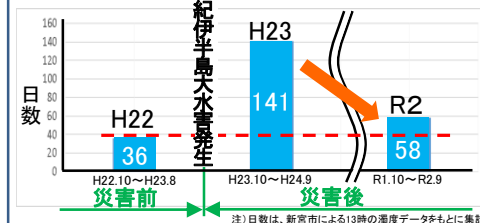
課題

- ・ 紀伊半島大水害以降、河川への土砂流入が増加したため、大雨後の濁水が長期化
- ・ 濁水の目安である濁度20以上の日数は減少傾向、災害前の状況までは回復していない

熊野川と北山川の合流点



濁度20以上の日数(新宮市データ)



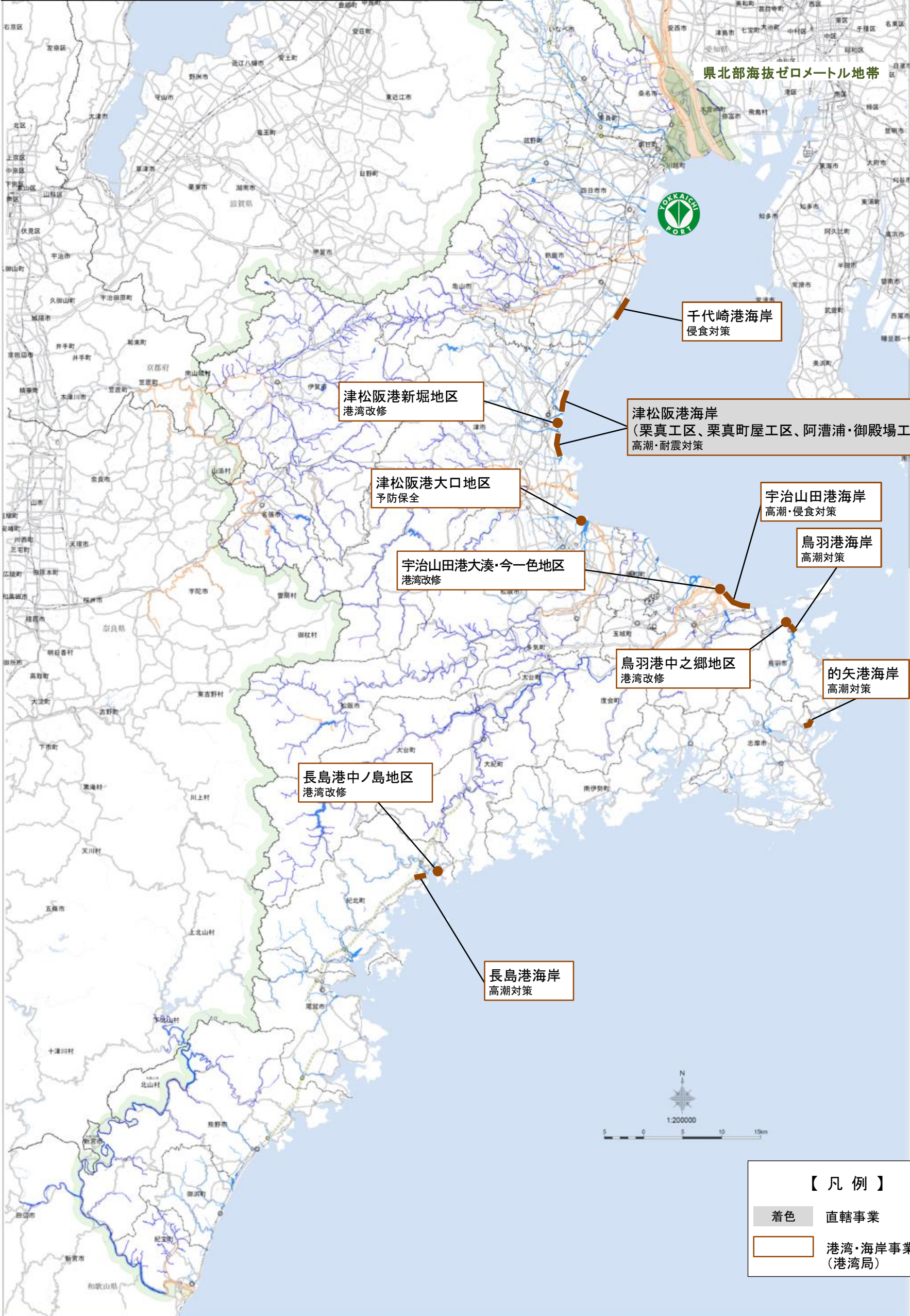
速やかに河川整備計画を作成し、河川整備の推進を!

これまでの取組の効果検証および継続的なマネジメントの実施を!

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、流域治水対策を加速化!

- | | |
|------|--|
| 要望内容 | 1 熊野川において、河川整備基本方針に基づく河川整備計画を速やかに作成し、河川整備を推進すること。
2 熊野川における濁水対策について、これまでの取組の効果検証および継続的なマネジメントを実施すること。 |
|------|--|

三重県内の主要事業図(港湾局)



千代崎港海岸
侵食対策

津松阪港新堀地区
港湾改修

津松阪港海岸
(栗真工区、栗真町屋工区、阿漕浦・御殿場工区)
高潮・耐震対策

津松阪港大口地区
予防保全

宇治山田港大湊・今一色地区
港湾改修

宇治山田港海岸
高潮・侵食対策

鳥羽港海岸
高潮対策

鳥羽港中之郷地区
港湾改修

的矢港海岸
高潮対策

長島港中ノ島地区
港湾改修

長島港海岸
高潮対策

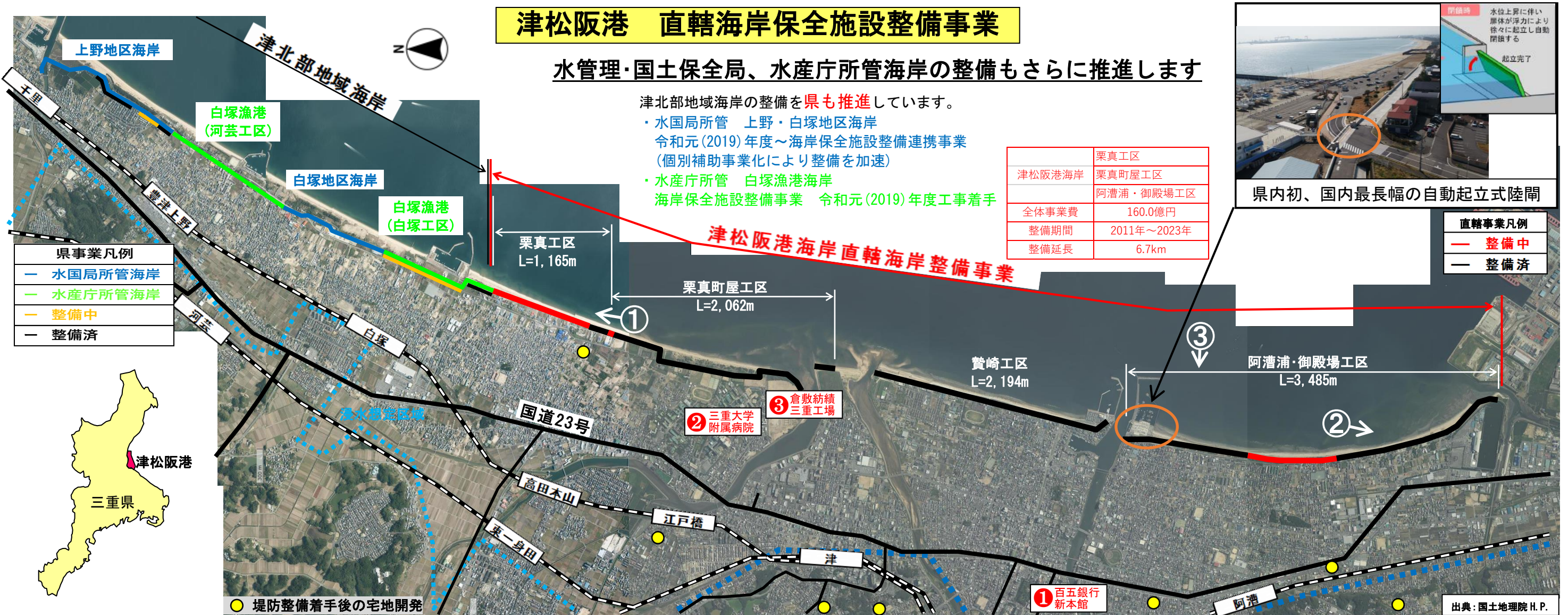
【凡例】

着色

直轄事業

港湾・海岸事業
(港湾局)

津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業の推進



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㎡

着実に進む堤防整備



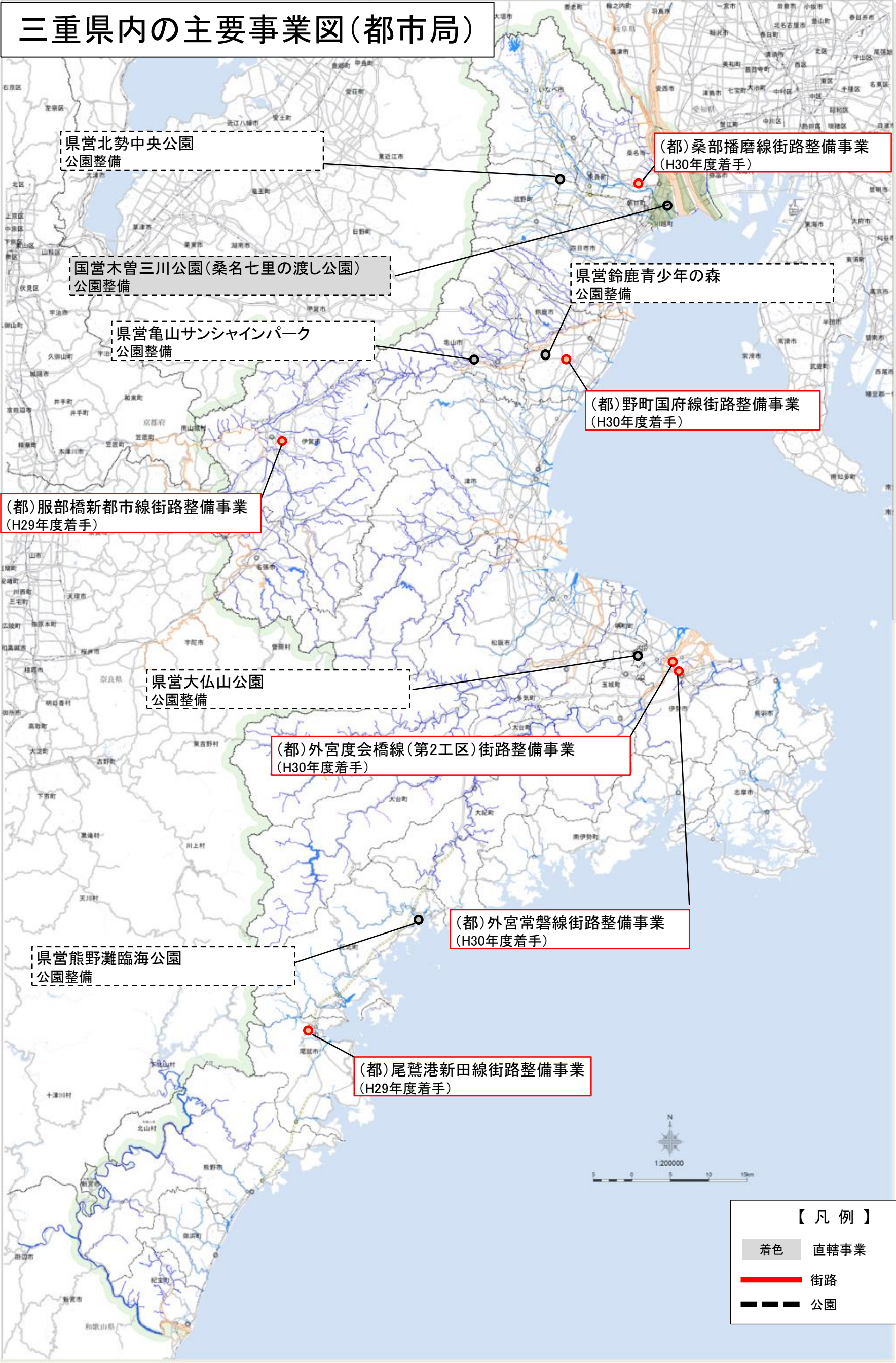
栗真工区

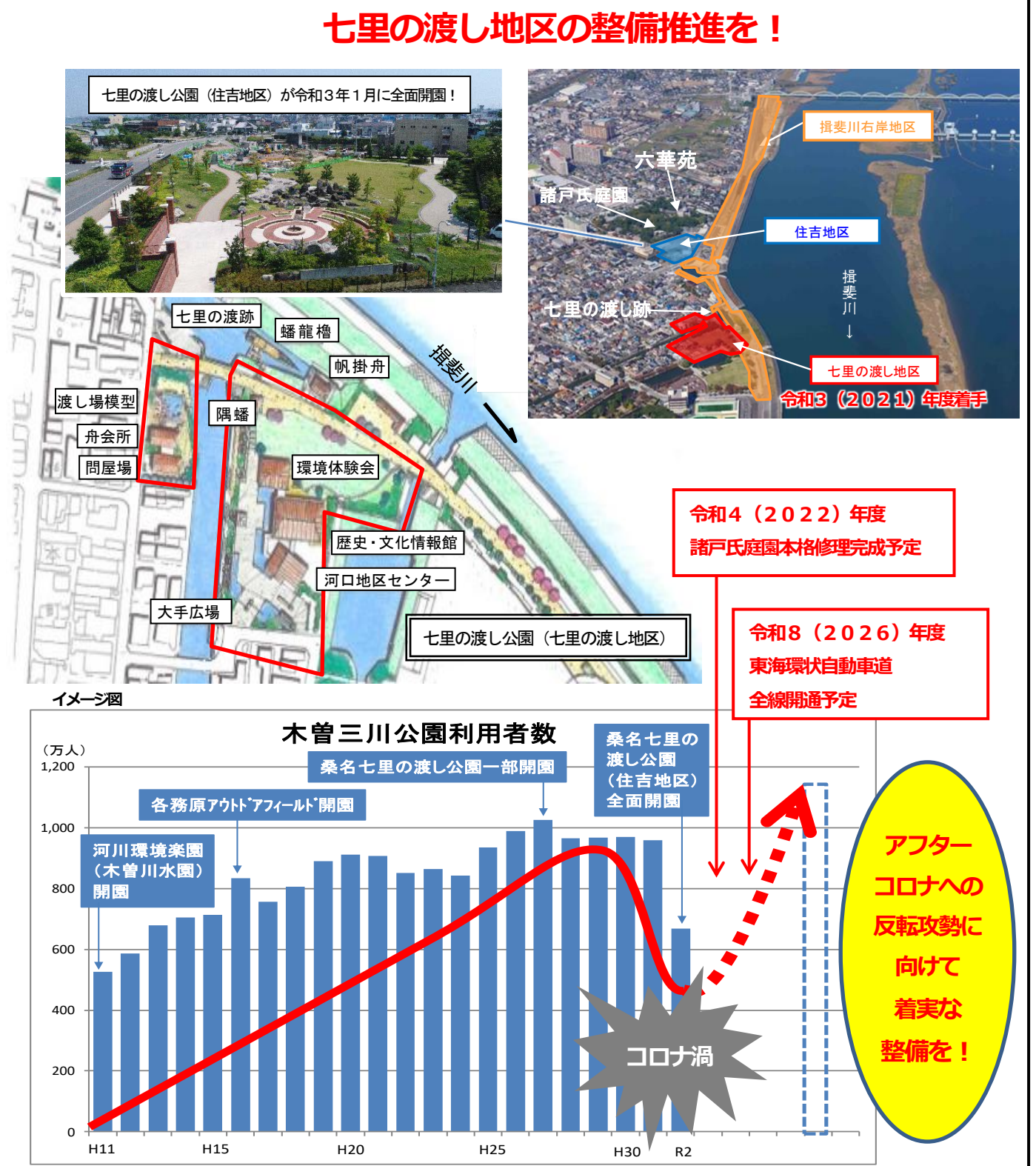
阿漕浦・御殿場工区

阿漕浦・御殿場工区

要望内容 令和5(2023)年度の事業完了に向け、津松阪港直轄海岸の整備を着実に推進すること。

三重県内の主要事業図(都市局)



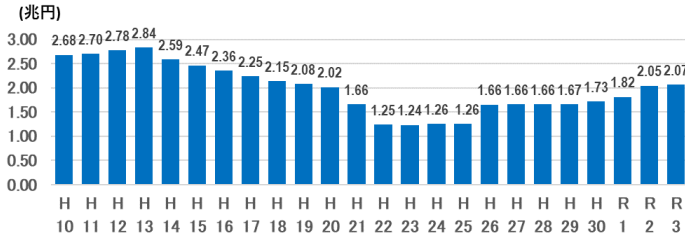


要望内容	国営木曽三川公園(桑名七里の渡し公園)の早期全面開園をめざし、七里の渡し地区の整備を推進すること。
------	---

有料道路制度の積極的な活用や新たな財源の創設、個別補助制度の拡充

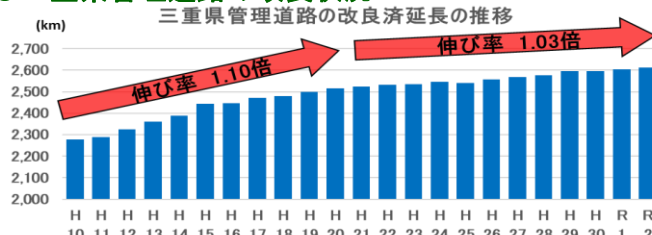
有料道路制度の積極的な活用や新たな財源の創設

○国の道路関係予算の推移(当初)



国の道路関係予算は、
平成13(2001)年度をピークに減少！
平成22(2010)年度に大きく減少！
平成26(2014)年度以降は微増しているが、以前の予算額までは回復していない！

○三重県管理道路の改良状況



改良済延長の伸び率は
平成20(2008)年度までは
1.10倍であったが、
平成21(2009)年度以降は
1.03倍と鈍化している！

○法定点検対象外施設の老朽化対策

○排水施設老朽化対策



全体18施設のうち6箇所ですべて早期措置が必要

施設数 18施設

要対策箇所 6箇所 12箇所

○道路情報板老朽化対策



全体111施設のうち35箇所ですべて早期措置が必要

施設数 111箇所

要対策箇所 35箇所 76箇所

・異常気象時などにおいて、適切に対応するためには、これら法定点検対象外施設の機能確保も必要。

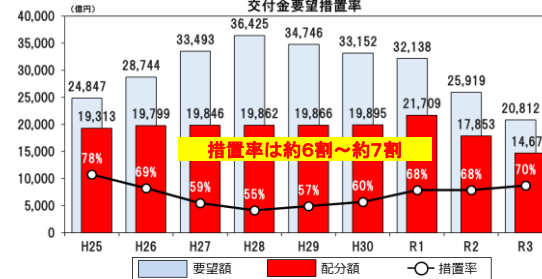
適切な道路管理に向け、法定点検対象外施設の老朽化対策等を着実に実施するため、長期安定的な予算の確保が必要！

新たな財源の創設を！

有料道路制度の活用により創出される予算による道路の整備・管理の推進を！

個別補助制度の拡充

○社会資本整備総合交付金および防災・安全交付金の現状



個別補助事業の対象とならないものは交付金事業で実施しているが、要望措置率は、全国で『約6割～約7割』

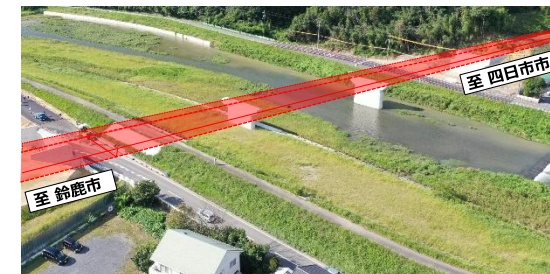
計画的な道路整備が困難！

・大規模構造物の新設・改築



県道 鈴鹿環状線
(磯山バイパス)
伊勢鉄道アンダー(190m)
事業費 約16億円
工事期間 約5年間

大規模構造物の新築・改築は、重点的な予算配分が必要。



県道 四日市鈴鹿環状線
花ノ木橋(140m(3径間))
事業費 約9億円
工事期間 約4年間

計画的に整備を進めるため、個別補助制度の拡充を！

要望
内容

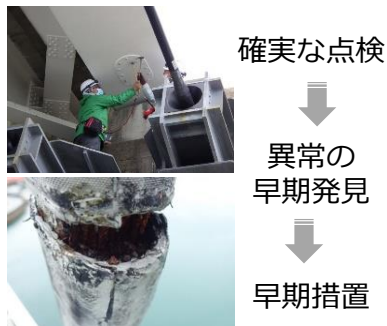
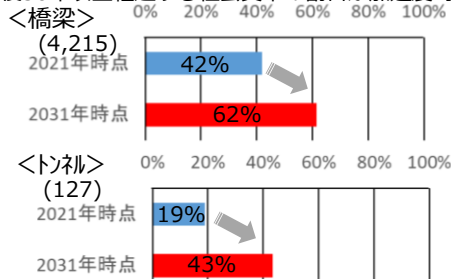
- 1 地方が真に必要とする道路の整備・管理を長期安定的に推進するため、有料道路制度の積極的な活用や新たな財源の創設を行うこと。
- 2 大規模構造物(橋梁・トンネル等)の新設・改築について、個別補助制度を拡充すること。

道路整備に係る個別補助事業推進への支援

道路メンテナンス事業補助

【深刻化するインフラの状況】

建設後50年以上経過する社会資本の割合が加速度的に増加



老朽化を見据えた予防保全への転換・メンテナンスサイクルの継続が必要！

道路メンテナンス事業補助に必要な予算確保を！！

踏切道改良計画事業補助

令和3(2021)年度 補助制度を創設いただきありがとうございます！



鉄道事業者と合意した『踏切道改良計画』に基づき、完了予定年度までの対策完了が必要

踏切道改良計画事業補助に必要な予算確保を！！

土砂災害対策道路事業補助



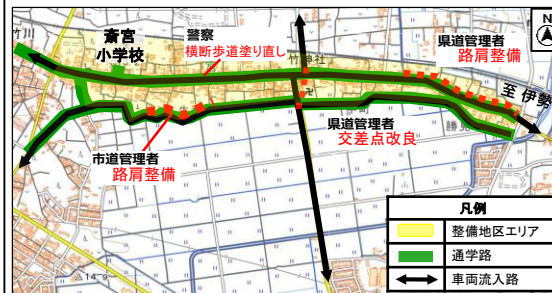
砂防施設で渓流の安定を確保



砂防施設との連携により効率的な道路整備を推進

土砂災害対策道路事業補助に必要な予算確保を！！

交通安全対策補助(地区内連携)



市道管理者、県道管理者、地元自治会、地元住民の連携による効果的な交通安全対策を推進！

交通安全対策補助(地区内連携)に必要な予算確保を！！

要望内容 地域の課題解決に向け、「道路メンテナンス事業補助」、「踏切道改良計画事業補助」、「土砂災害対策道路事業補助」、「交通安全対策補助(地区内連携)」の推進に必要な予算を確保すること。

県管理道路の整備推進への支援

■国道167号磯部バイパス

○ 志摩市方面から伊勢市内の病院への救急搬送
件数の増加

年度	救急搬送件数
2017	1,237
2018	1,189
2019	1,198
2020	1,264
2021	1,338
2022	1,436

緊急輸送道路の機能強化

- 国道167号は第1次緊急輸送道路に指定されているが津波浸水想定区域を通過している
- 伊勢磯部線は第2次緊急輸送道路に指定されているが事前雨量規制区間にも指定されており、大雨時は通行不能となる
 - ⇒ 災害時の緊急輸送道路の機能として脆弱
 - ⇒ 磯部バイパスの整備により、津波浸水区域や事前雨量規制区間を回避

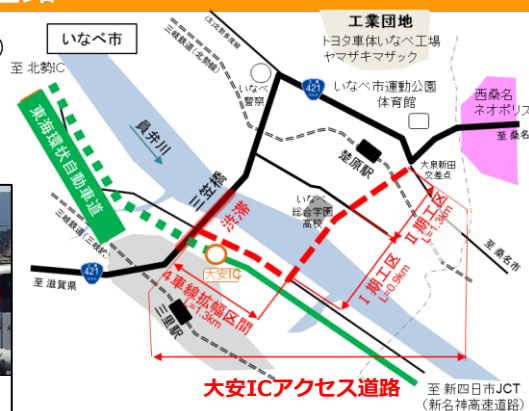


■ 国道421号大安ICアクセス道路

- 東海環状自動車道(大安IC～北勢IC(仮))
令和6(2024)年度開通予定
- 国道421号の現道で慢性的な渋滞
⇒ 大安ICアクセス道路の整備により交通を分散させ大安ICへのアクセス向上を図る



〔三笠橋〕「大安IC方面」の渋滞状況



社会資本整備総合交付金事業および防災・安全交付金事業

- 道路ネットワークの形成による地方創生
や地域の防災・減災、安全に資する道路整備
が必要であるが、予算が十分でなく計画的な
事業進捗を図ることが困難な状況
⇒ 社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金
の所要額確保が必要



宇治浦田町交差点の渋滞

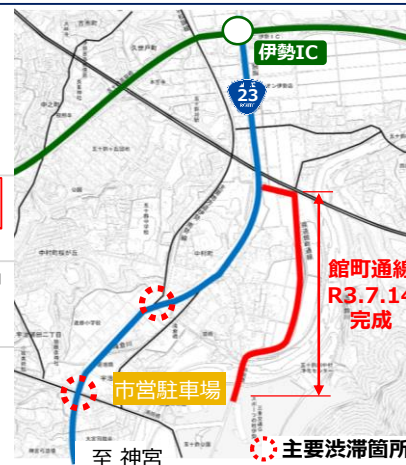
国道23号經由

約4分短縮

圖 3 鉅野縣鎮鄉界

約7分

〔館町通線〕令和3(2021)年7月14日供用開始
伊勢ICから主要渋滞箇所を経由せず
神宮周辺までのアクセスが可能となった



望 容
要 内

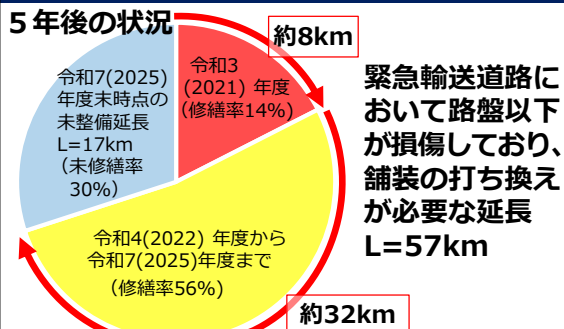
- 1 地域高規格道路の国道167号磯部バイパスの整備推進に必要な予算を確保すること。
- 2 東海環状自動車道へのアクセスを強化する国道421号大安ICアクセス道路の整備推進に必要な予算を確保すること。
- 3 地方創生や地域の防災・減災、安全に資する道路整備に必要な社会資本整備総合交付金事業および防災・安全交付金事業の予算を確保すること。

8 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実

道路施設の老朽化対策推進への支援、路面標示塗替えの連携強化

舗装修繕を推進するための安定的な予算確保

5年後の状況



緊急輸送道路において路盤以下が損傷しており、舗装の打ち換えが必要な延長
L=57km



舗装のひび割れ状況

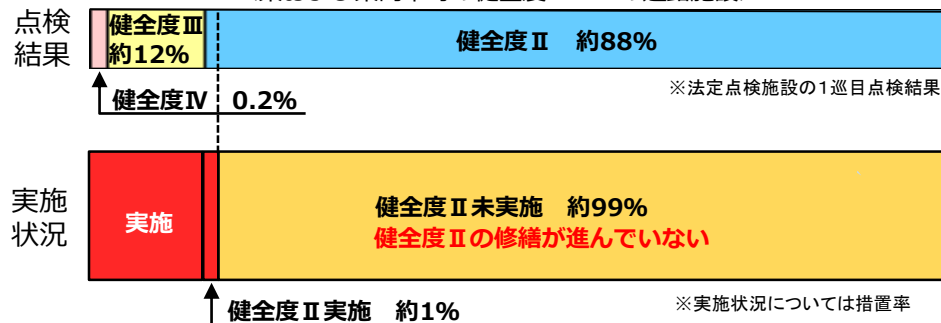
※令和2(2020)年度第3次補正予算額ベースで想定

同水準の予算が5年間継続すれば
約70%の修繕が可能

緊急輸送道路等の防災上重要な道路における舗装修繕を推進するために必要な予算の安定的な確保が必要

予防保全型道路インフラメンテナンスを推進するための予算確保

＜県および県内市町の健全度Ⅱ～Ⅳの道路施設＞



健全度Ⅱの施設修繕を推進するための予算確保が必要

区画線など路面標示の塗替えに関する連携強化

交差点部の路面標示の同時施工

- 直轄管理国道と県管理道路が交差する交差点は172箇所
- 同時施工を令和2(2020)年度に6箇所実施



直轄国道事務所・県警・県で構成する路面標示連絡調整会議を設立し、路面標示の維持管理の連携強化を進めている

令和3(2021)年3月3日
第2回路面標示連絡調整会議

安全な通行確保のため、交差点部の同時施工など、国等との連携をさらに強化し、計画的に進めることが重要

要望内容

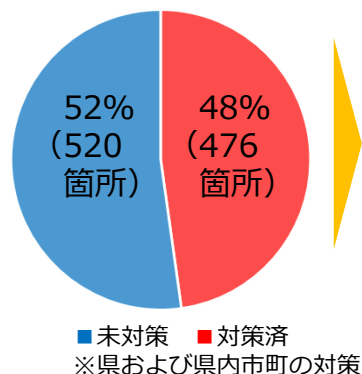
- 1 緊急輸送道路等の防災上重要な道路における舗装修繕を推進するために必要な予算を安定的に確保すること。
- 2 予防保全型道路インフラメンテナンスを推進するため、必要な予算の確保を図ること。
- 3 区画線など路面標示の塗替えについて、県と連携して計画的に進めること。

通学路の交通安全対策推進への支援

通学路の交通安全対策を推進するための予算確保

- ▶ 全ての市町で通学路交通安全プログラムを策定し、PDCAサイクルの継続的な取組を進めながら対策を実施
- ▶ 交通安全対策補助事業（地区内連携）や防災・安全交付金を活用し、対策を進めているが、進捗率は48%であり、予算の確保が必要

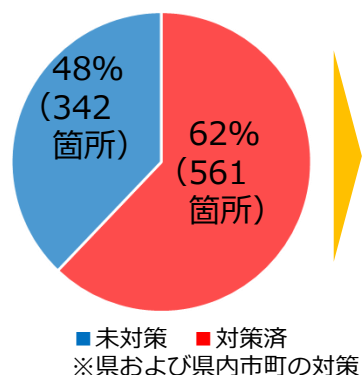
【通学路対策】



- ▶ 平成24(2012)年度に緊急合同点検実施
- ▶ 要対策箇所を重点的に対策実施
- ▶ 令和2(2020)年度末時点の進捗率48%



【未就学児対策】

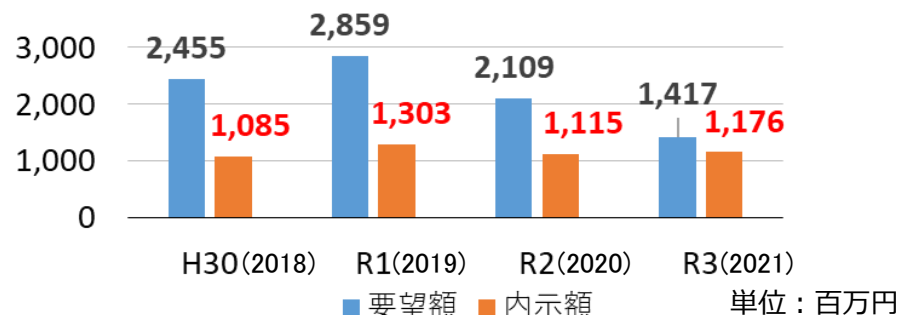


- ▶ 令和元(2019)年度に緊急安全点検実施
- ▶ 令和2(2020)年度末時点の進捗率62%
※県においては令和2(2020)年度末までに要対策箇所（239箇所）すべて完了



【防災・安全交付金の重点配分対象事業】

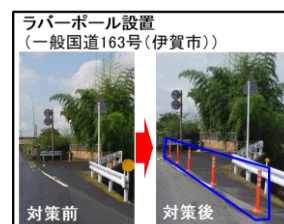
通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策事業の要望額（所要額）と内示額



- ▶ 千葉県八街市の児童死傷事故を受け、歩道や防護柵の設置等、地域の実情に対応した効果的な対策を検討し、可能なものから速やかに実施

通学路総点検による対策が講じられるまでの間に、すぐできる対策を県単独事業費で速やかに実施

対策例



通学路の交通安全対策予算の確保が必要

交通マネジメント・メンテナンスのDXへの支援

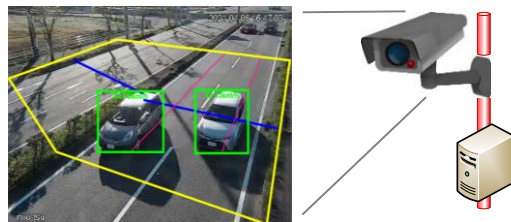
交通マネジメントのDXへの支援

感染症対策も含め平常時や災害時にITを活用し、安全で円滑な通行を確保

R2(2020)年度

**AIカメラによる
常時観測システムを導入**
県内主要道路10箇所

都道府県で全国初!



R3(2021)年度～

**新型コロナ対策として
交通量を道路情報板に
表示して呼びかけ**

その他、交通量の増減を
HPやツイッターで公表



R4(2022)年度～

**AIカメラによる
観測体制の拡充**

平常時

交通量の
常時観測

災害時

冠水・積雪等
の異常検知

メンテナンスのDXへの支援

老朽化が進む区画線や横断歩道をITを使い効率的に更新し、安全を確保

R3(2021)年度～

AI路面標示劣化検知システムの共同開発(三重大、県警、県)



R4(2022)年度～

システムの試験運用開始予定

要望内容

AIカメラを含め地方自治体が進める道路のDXに対して、国からの技術的・財政的な支援を拡充すること。

8 社会資本整備に係る地方財政への支援・充実 流域治水の取組の推進への支援

「流域治水プロジェクト」を策定し、「流域治水」の現場レベルでの取組が本格的にスタート！

1 流域治水の取組の確実な推進

R2(2020)年度
全ての一級水系で流域治水プロジェクトを公表
R3(2021)年度
全ての二級水系で流域治水プロジェクトを策定予定

「5か年加速化対策」による確実な予算確保および
「5か年加速化対策」後の継続的な予算確保が必要



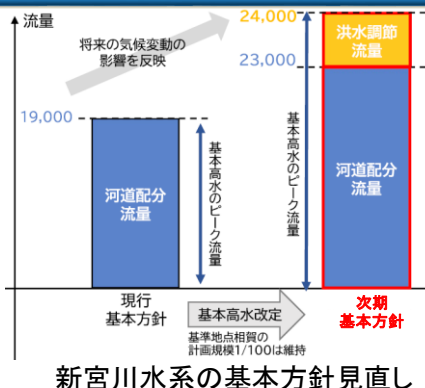
流域治水の取組を確実に進めるため長期安定的な財政支援を！

2 基本方針・整備計画の策定・見直し

頻発化・激甚化する水災害をふまえると
気候変動の影響を考慮した治水計画の
策定・見直しが必要

計画策定・見直しに係る業務は交付金
制度の対象外

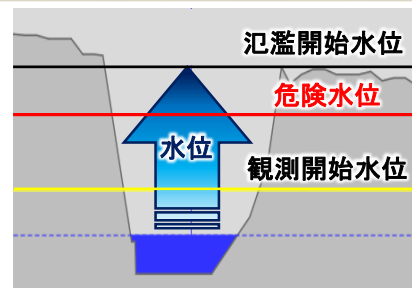
基本方針・整備計画の策定・見直しに
係る業務を交付金制度の対象に！



3 中小河川の危険水位の設定

危機管理型水位計の水位設定について、
中小河川は、「危険水位」の設定方法が
示されていない

県民の適切な避難行動を確保するため
「危険水位」の設定が必要



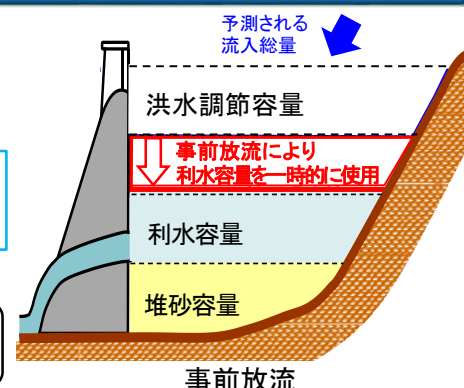
リードタイムの確保が難しい中小河川についても「危険水位」が設定
できるよう、国による技術的支援を！

4 事前放流に伴う情報共有システムの構築

新たに必要となる情報共有システム
構築の費用は河川管理者・ダム管理
者双方が管理区分で応分の負担が必要

利水ダムのシステム構築には土地改良
区など利水者の財政負担が必要

情報共有システム構築に対する
財政支援を！



要
内
容

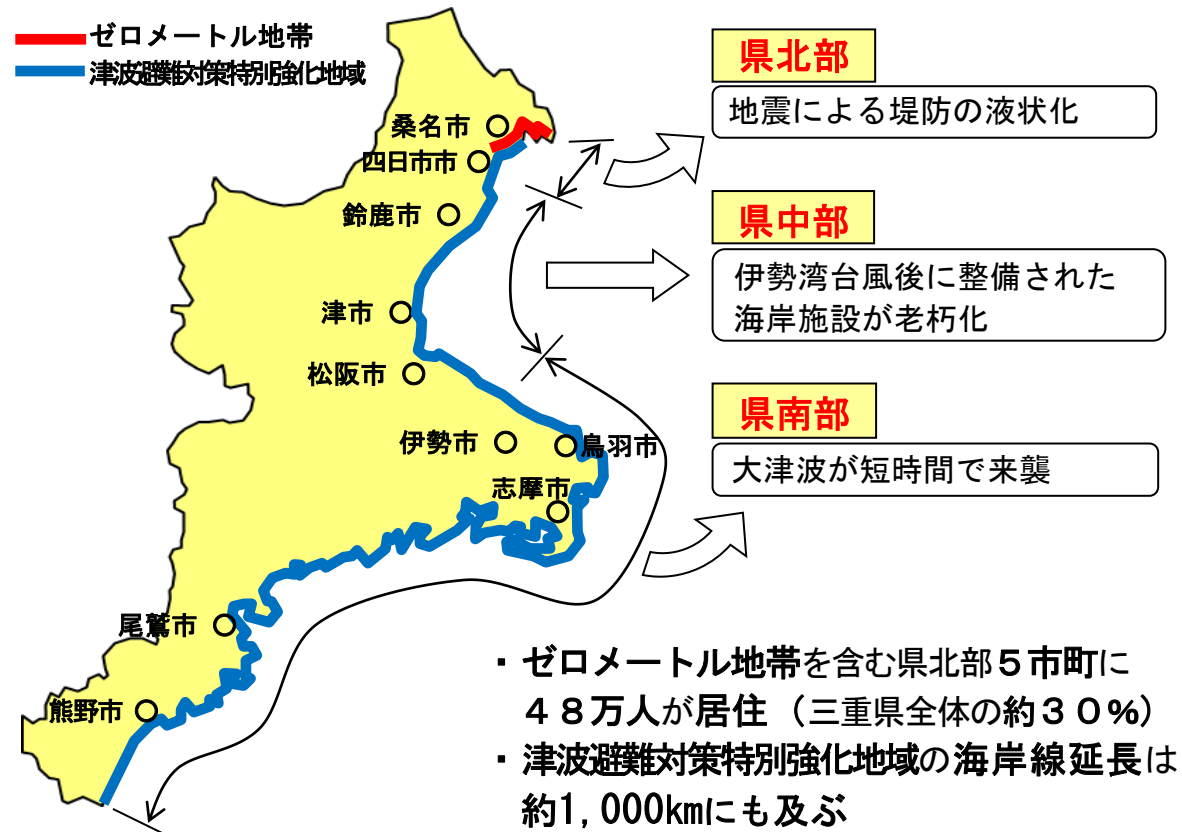
- 1 流域治水の取組を確実に進めるため、長期安定的に予算を確保すること。
- 2 河川整備基本方針・河川整備計画策定に係る業務を社会資本整備総合交付金制度の対象とすること。
- 3 水害リスク情報の充実を図るため、リードタイムの確保が難しい中小河川の危険水位設定について国による技術的支援を行うこと。
- 4 利水ダムの事前放流にあたり新たに必要となる情報共有システムの構築に対する財政支援を行うこと。

緊急性の高い河川・海岸堤防や水門・樋門などの地震・津波対策の推進への支援

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%！



地震・津波対策の予算確保が必要

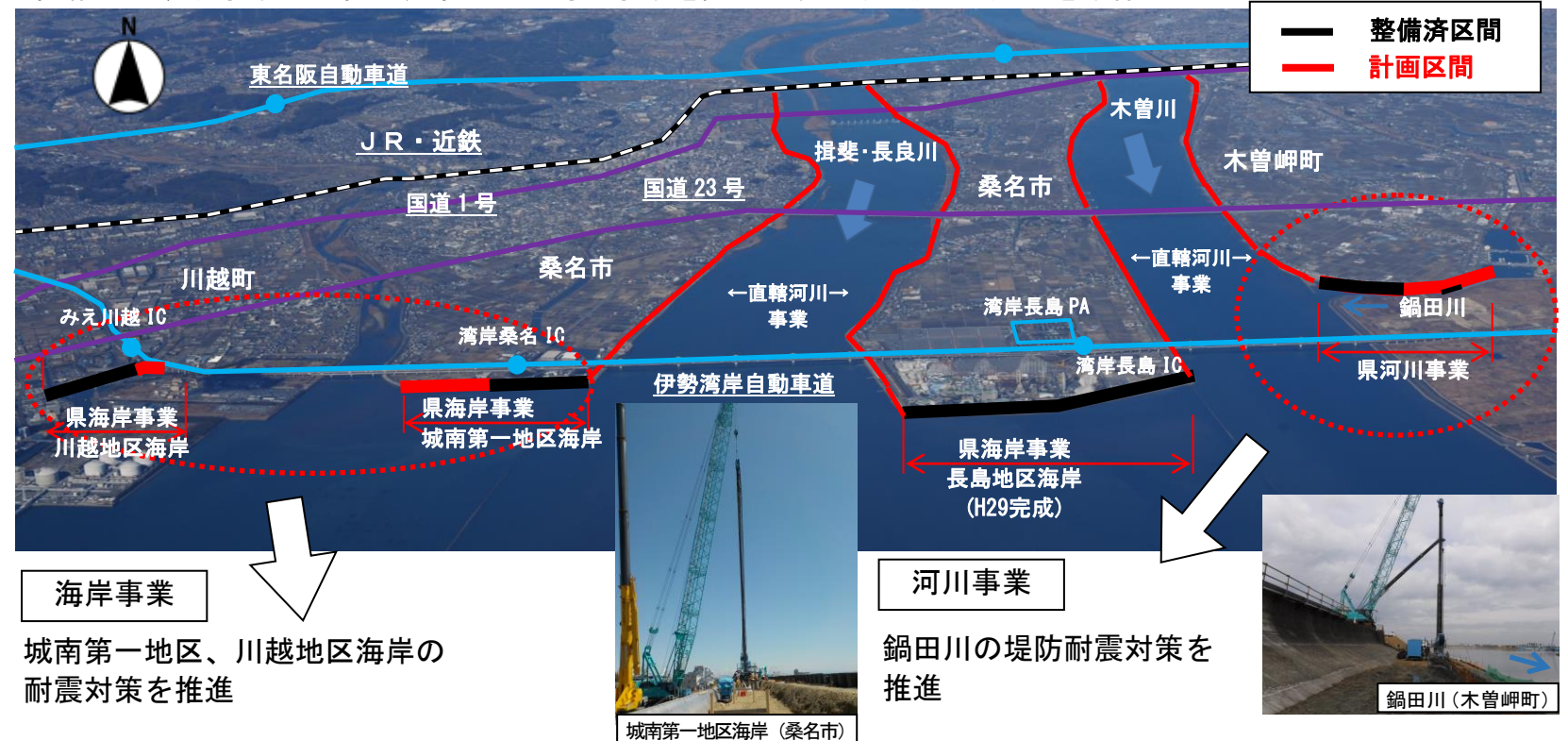
河川改修や高潮・侵食対策に加えて地震・津波対策を実施するには既存の交付金事業では不十分

高潮浸水被害への関心の高まり

- ・伊勢湾沿岸[三重県区間]の高潮浸水想定区域図を公表（令和2（2020）年8月）
- ・想定の結果、11市町において約288km²が浸水
- ・堤防背後住民らの関心の高まり

【河川・海岸事業】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】短時間で津波が到達する沿岸での津波対策を実施



県南部では、津波が最短2分で到達することから、避難時間を少しでも確保できるよう、**津波対策の推進が必要！**

【河川事業】津波の遡上が想定される河口部にて耐震対策を実施

耐震対策が必要な河川管理施設
河川堤防 L=51.2 km
排水機場 N=8 施設
水門・樋門 N=16 基

防災・安全交付金にて事業実施

防災・安全交付金は**減少傾向**であるため、**進捗に支障をきたしている！**

巨大地震に備えた**耐震対策の加速化が必要！**



要望内容 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・津波対策を重点的に推進できるよう、安定的に予算を確保すること。

長寿命化計画に基づく河川・海岸施設の老朽化対策および治水対策の推進への支援

背景

- 全国的に**水災害が激甚化・頻発化**！（令和3年梅雨前線豪雨、令和2年7月豪雨等）
- 三重県においても令和元年9月豪雨（北勢地域の豪雨）をはじめとした水災害が発生！

三重県における大規模な水災害
 ○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
 ○令和元年 北勢地域の豪雨



<維持管理>

老朽化対策を着実に進めることが必要！

現状

- 頻発化・激甚化する水害に備え、河川管理施設、海岸保全施設の**適切な維持管理が必要**！
- 河川管理施設、海岸保全施設の多くは高度経済成長期に建設
 →施設の老朽化が進行（県管理施設の多くが建設後50年経過）

課題

施設の老朽化が進行している河川管理施設、海岸保全施設の**適切な維持管理が必要**！

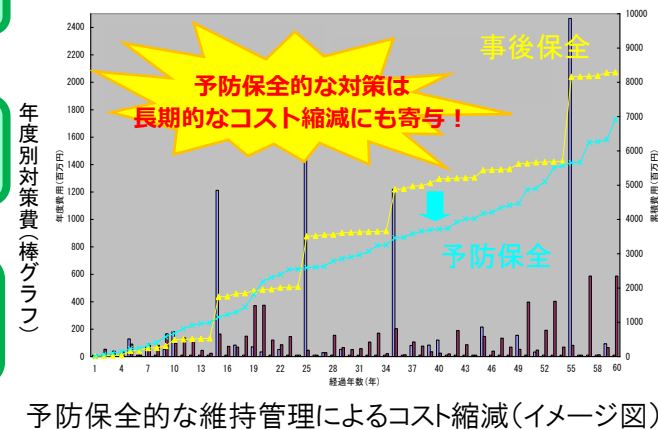
長寿命化計画に基づく**老朽化対策の実施**

施設の機能確保とライフサイクルコストの削減を図る

対策が必要な施設が多く、**老朽化対策の着実な進捗が困難な状況**！

早期の課題解決に向けて

老朽化対策を着実に進めるため、予算の確保が必要



<施設整備>

着実な治水対策の推進が必要！

現状

- 河川整備率 39.6% ※全国平均約50%を下回る
- 下流域にはネック点となる河川横断工作物が集中
 →改修を進めるには多大な予算が必要！
- 高潮海岸堤防整備率 66.2%
- 海岸堤防の多くは、伊勢湾台風後に整備されており、築後50年以上経過し老朽化が進行！

課題

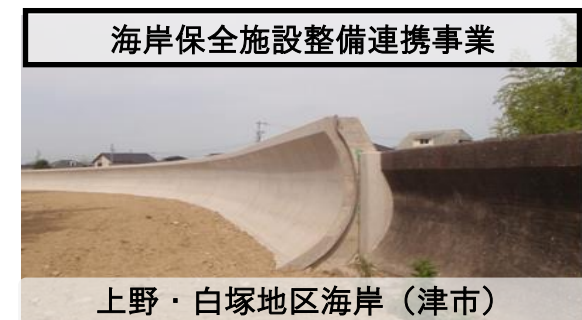
治水安全度向上のため、河川改修、海岸事業の着実な推進が必要！

老朽化対策が予算に占める割合は、増加傾向であるため、**河川・海岸整備予算は減少傾向**！

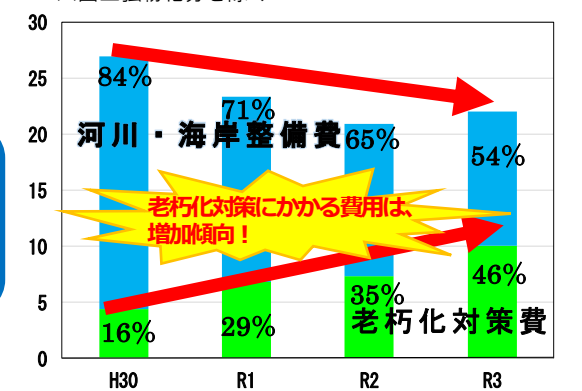
河川・海岸整備予算が圧迫され、治水対策の進捗に支障をきたしている！

早期の課題解決に向けて

着実な治水対策を推進するため、予算の確保が必要



河川・海岸事業当初予算の推移（億円）
 ※国土強靱化分を除く



- 要望内容
- 1 長寿命化計画に基づく河川・海岸施設の老朽化対策を着実に進めるため、予算を確保すること。
 - 2 着実な治水対策を推進するため、河川・海岸整備に係る予算を確保すること。

砂防関係施設やダム設備の維持管理への支援

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた砂防関係施設やダム設備の維持管理に対する財政支援の強化

砂防関係施設の機能を確保するための修繕



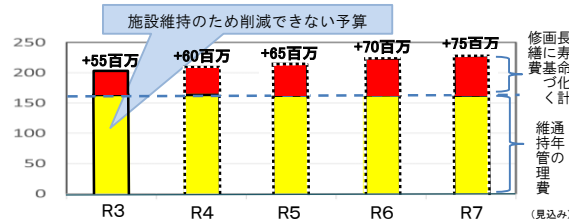
長寿命化計画(R1~R10)に基づき、修繕を計画的に実施

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**

修繕は防災・安全交付金の対象外

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
・海岸保全施設の修繕
・河川管理施設の更新

海岸：平成26(2014)年度
河川：平成21(2009)年度
→ 制度化
既に交付金の対象！

ダムの機能を確保するための老朽化設備更新

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
- ・放流設備の更新
- ・減勢工の修繕

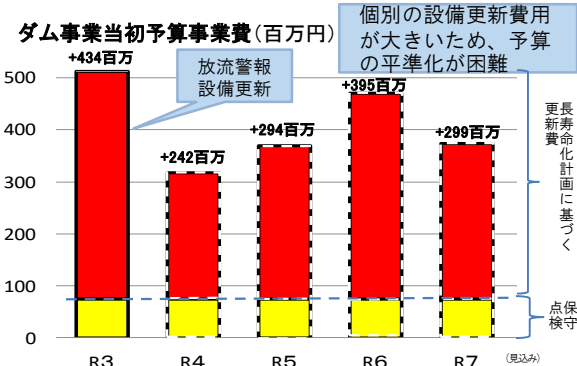
(低水放流設備の漏油状況)



(放流ゲートの発錆状況)



設備更新は防災・安全交付金の対象外



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、**防災・安全交付金による支援が必要！**

要望内容

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防災・安全交付金の対象とすること。

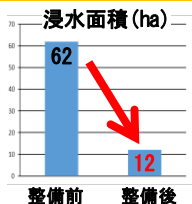
鳥羽河内ダム建設の推進への支援

鳥羽河内ダム建設事業

令和10(2028)年度の完成に向けて事業推進中

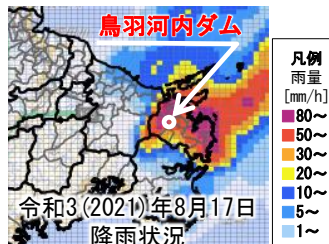


<目標> 治水安全度の向上



鳥羽河内ダムの完成により
治水安全度が大きく向上！
地域の浸水被害が軽減！！

<背景> 頻発化・激甚化する豪雨災害



- 令和3(2021)年8月の大雨では、九州・四国地方で甚大な被害
三重県でも8月17日 鳥羽市で140mmの記録的大雨発生
- 鳥羽河内川流域では数年に1回、浸水被害が発生
平成27(2015)年9月9日の台風第18号では床下浸水8戸、床上浸水1戸の被害

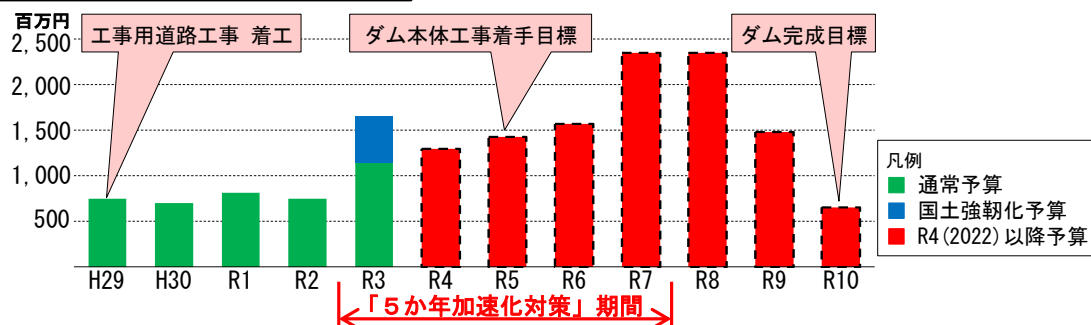
<現状> 5か年加速化対策による着実な事業推進

- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」にダム建設が位置付けられる
- 通常予算に加えて、国土強靱化予算が別枠にて配分
➢ 令和3(2021)年度は14か月予算として、必要な予算を確保

<課題> 予算の確保

- 令和4(2022)年度以降、事業費111億円が必要
➢ 「5か年加速化対策」による確実な予算確保が必要
➢ 「5か年加速化対策」後も継続した予算確保が必要

鳥羽河内ダム建設事業費の推移



要望内容

鳥羽河内ダムについて、令和10(2028)年度完成に向け、必要な予算を確保すること。

砂防事業推進への支援

要配慮者利用施設を保全する事業

県内の土砂災害警戒区域内の401箇所の
要配慮者利用施設が未対策！

要配慮者利用施設の早急な保全が求められている

24時間滞在型ではない要配慮者利用施設
(診療所、幼稚園等329箇所)を保全する土
砂災害防止施設についても防災・安全交付
金の予算を重点的に配分して整備する必要
がある



ソフト
対策



24時間滞在型ではない
要配慮者利用施設を保全
する箇所は対象外！！

要配慮者利用施設の被災事例



平成28(2016)年8月台風第10号により
岩手県岩泉町高齢者グループホ
ームで9名が亡くなる被害が発生！

要配慮者利用施設における避
難確保計画の策定について、
施設管理者に対して義務が課
され令和3(2021)年度までの計
画策定が進められている

防災・安全交付金における 重点配分対象事業

- ・防災拠点(避難所・官公署)を保全
- ・集落人家50戸以上を保全
- ・重要交通網を保全
- ・要配慮者利用施設を保全
(24時間滞在型の施設に限る！)

予算が重点配分されることで事業が進捗！
事業が進捗することで早期に土砂災害対策
事業の整備効果が発現

過去に土砂災害が発生した箇所の事業

里地谷通常砂防事業 (三重県 南牟婁郡紀宝町)

里地谷は、平成23(2011)年9月の台風第12号に伴う豪雨により、
下流の人家等に甚大な被害を及ぼしたため、平成23(2011)年度
から平成26(2014)年度まで補助事業で進め、平成27(2015)年度
からは防災・安全交付金で砂防整備を進めている



過去に土砂災害が発生した
箇所は対象外！！

過去に土砂災害が
発生した箇所

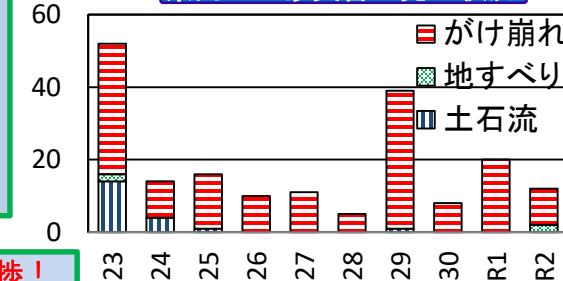
交付金事業で実施

再度災害が
発生する可
能性が高い

早期に完成
する必要が
ある

防災・安全交付金の予算を
重点的に配分して整備する
必要がある

県内の土砂災害の発生状況



令和2(2020)
年度は、12件
の土砂災害が
発生！
県内では、平
均すると毎年
20件程度の
災害が発生！

早期に土砂災害防止施設を完成させるために、24時間滞在型ではない要配慮者利用施設
を保全する箇所と過去に土砂災害が発生した箇所については、予算の重点的な配分が必要

要望内容

早期に土砂災害防止施設の整備が必要な24時間滞在型ではない要配慮者利用施設を保全する事業や過去に土砂災害が発生した
箇所における事業についても、防災・安全交付金における重点配分対象事業とすること。

下水道の浄化センター・幹線管渠の早期供用開始、浄化センターの老朽化対策の推進への支援

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

ストックマネジメント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 ～

南部浄化センター（第2期）の早期供用開始

宮川流域下水道幹線管渠の早期供用開始

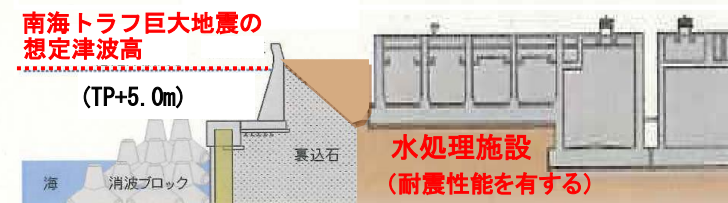


進捗状況

第2期

完成予想図

令和元（2019）年度に着手した水処理施設の建設を進める



(TP+5.0m)

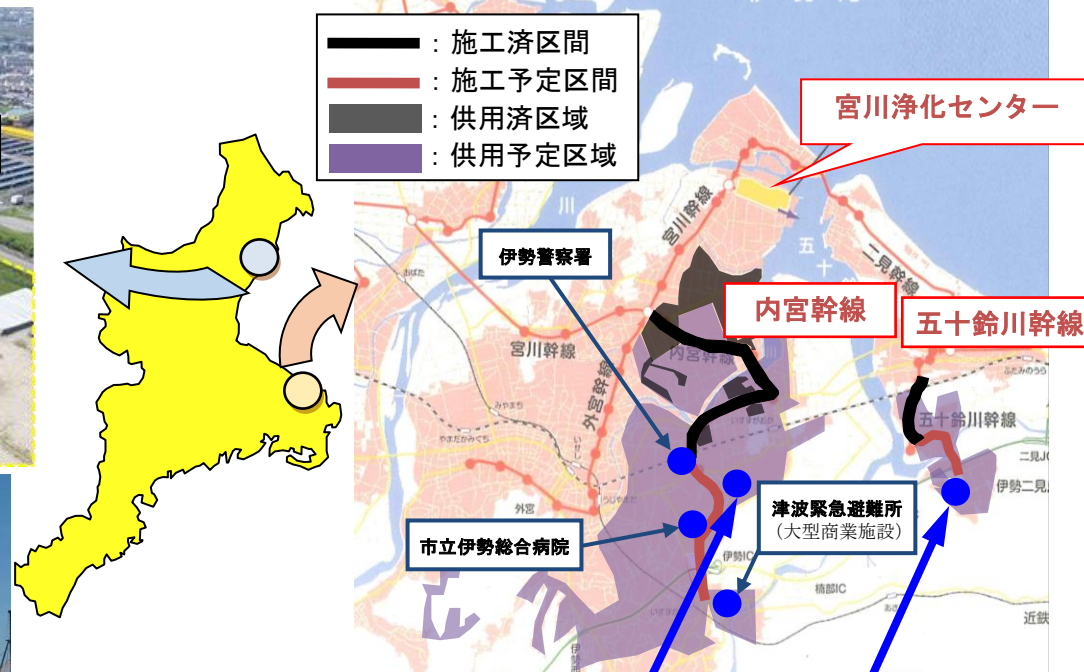
水処理施設
(耐震性能を有する)

南部浄化センター(2期)の整備工程

年度	H26 (14)	H27 (15)	H28 (16)	H29 (17)	H30 (18)	R1 (19)	R2 (20)	R3 (21)	R4 (22)	R5 (23)	R6 (24)
護岸整備			16億円								供用開始▼
埋立整備				4億円							
躯体整備						60億円					
プラント整備								61億円			
工事費(国費:億円)	6.0	3.6	6.4	5.4	4.3	8.3	18	27	31	24	7

宮川流域下水道幹線管渠の整備工程

年度	H27 (15)	H28 (16)	H29 (17)	H30 (18)	R1 (19)	R2 (20)	R3 (21)	R4 (22)	R5 (23)	R6 (24)
内宮幹線						21億円				
五十鈴川幹線							5億円			
工事費(国費:億円)	0.9	1.7	4.6	3.9	3.2	1.6	2.4	2.2	2.6	2.9



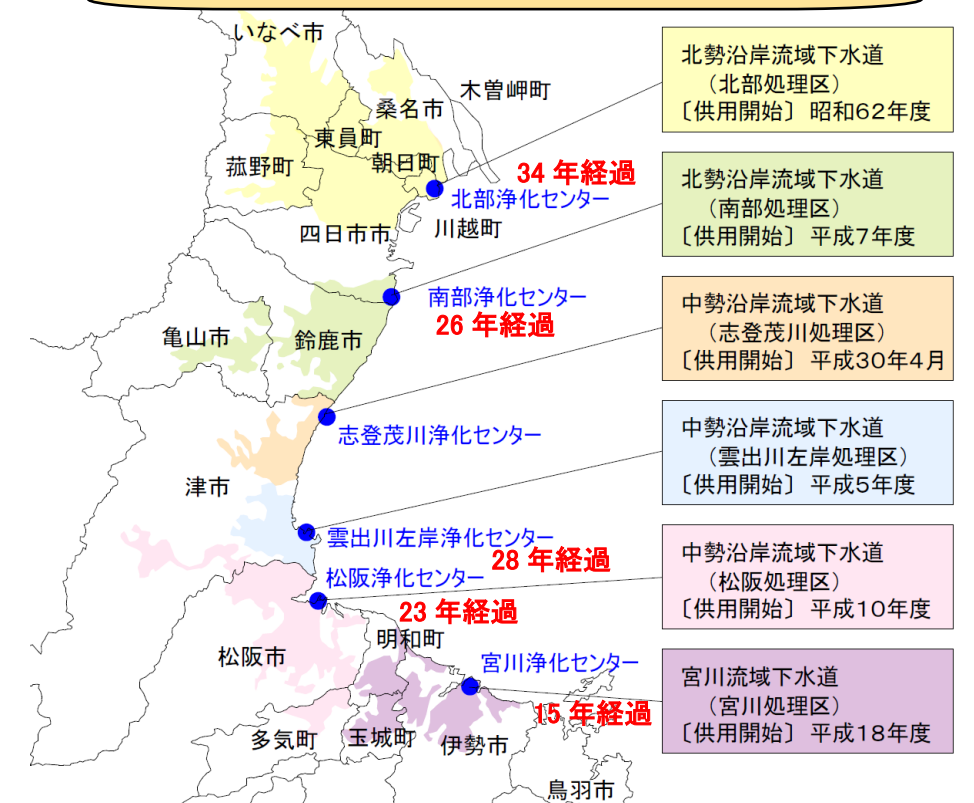
伊勢市消防本部庁舎・防災センター



伊勢志摩広域防災拠点



各浄化センタープラント設備の改築



北勢沿岸流域下水道 (北部処理区) 〔供用開始〕昭和62年度	
北勢沿岸流域下水道 (南部処理区) 〔供用開始〕平成7年度	34年経過
中勢沿岸流域下水道 (志登茂川処理区) 〔供用開始〕平成30年4月	26年経過
中勢沿岸流域下水道 (雲出川左岸処理区) 〔供用開始〕平成5年度	
中勢沿岸流域下水道 (松阪処理区) 〔供用開始〕平成10年度	28年経過
宮川流域下水道 (宮川処理区) 〔供用開始〕平成18年度	15年経過

「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
目的としたストックマネジメント計画に基づく **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！**

ストックマネジメント計画に基づく老朽化対策費用

年度	R2 (20)	R3 (21)	R4 (22)	R5 (23)	R6 (24)
老朽化対策 (国費:億円)	5.6	7.0	7.3	7.0	15

- 要望内容
- 1 災害時においても下水道機能を確保するため、耐震性能を有する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。

海岸保全施設・港湾施設の地震・津波・老朽化対策の推進への支援

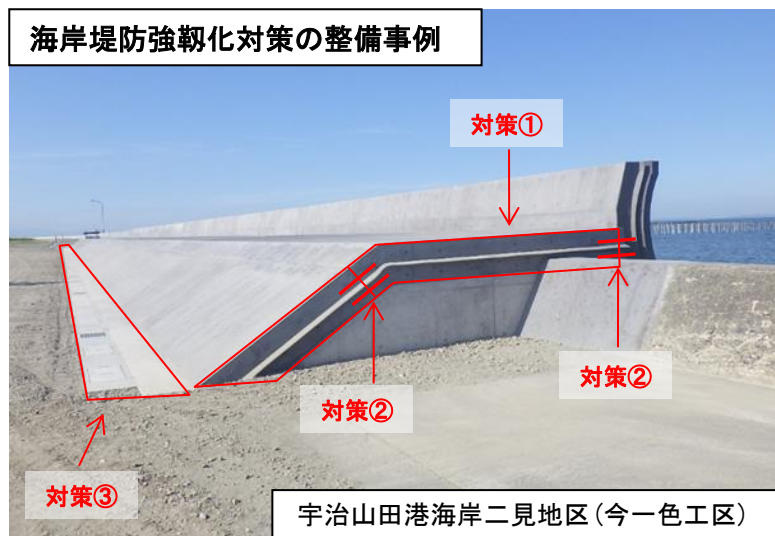
切迫する南海トラフ地震や激甚化する気象災害から、国民の生命と財産を守る

南海トラフ地震に備えた海岸堤防の整備

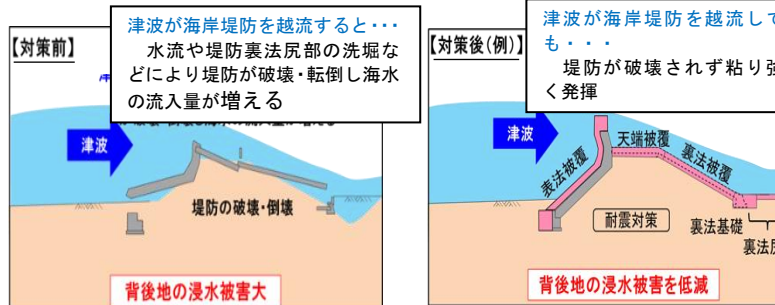
三重県で想定される南海トラフ地震による被害は、**死者数約4万人**、**経済被害額約21兆円**と想定されており、早期の対策が喫緊の課題となっている。

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、津波が堤防を越えた場合でも堤防を壊れにくくする「**海岸堤防強靱化対策**」を実施することで、住民等の避難時間の確保を図る。

海岸堤防強靱化対策の整備事例

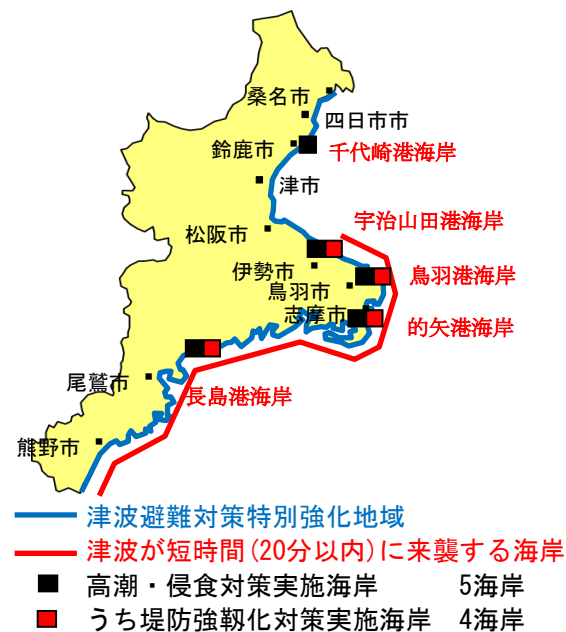


- 対策① 天端・裏法コンクリートの被覆厚を確保
- 対策② 差鉄筋を配置し、構造の一体化
- 対策③ 法尻コンクリートによる洗掘防止



「津波避難対策特別強化地域」において地震・津波対策が強力に推進できるよう、予算の確保が必要！

●南海トラフ地震の今後30年以内の発生確率は70～80%！



令和2(2020)年1月、国の地震調査委員会が南海トラフ地震に伴う、津波の発生確率を公表

県南部では、今後30年以内に津波が「**非常に高い**」確率で発生し、ほぼ全域で既設堤防を越える。

「**海岸堤防強靱化対策**」の推進が必要！



地域の産業・経済を支える港湾施設の老朽化対策と地震対策

安全な港湾荷役のための老朽化対策

津松阪港（大口地区）

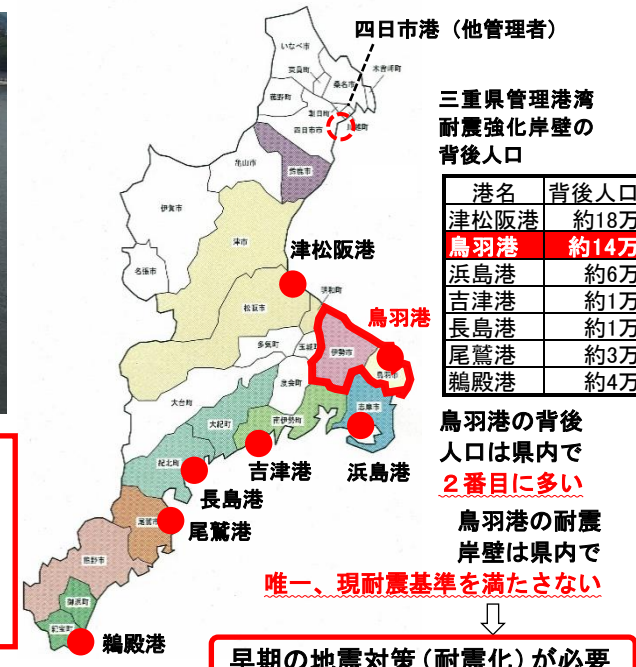


老朽化対策に伴い、仮施設による荷役制限を実施しており、港湾荷役に支障が出ているため早期整備が必要！

大規模地震時の緊急輸送を確保するための地震対策



切迫する南海トラフ地震発生時に、経済を支える海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送機能を確保するため、港湾施設の地震対策（耐震化）の早期整備が必要！



早期の地震対策（耐震化）が必要

要望内容

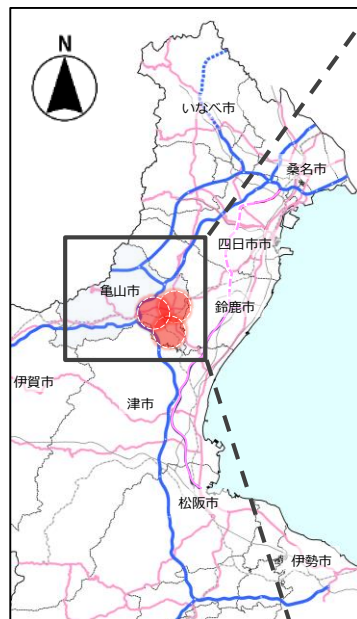
- 1 南海トラフ地震による被災リスクの高い「津波避難対策特別強化地域」において、緊急性の高い海岸保全施設の地震・津波対策を強力に推進できるよう、予算を確保すること。
- 2 港湾施設の老朽化対策や地震対策を着実に進めるために必要な予算を確保すること。

リニア中央新幹線の間際駅を核としたまちづくりの推進への支援

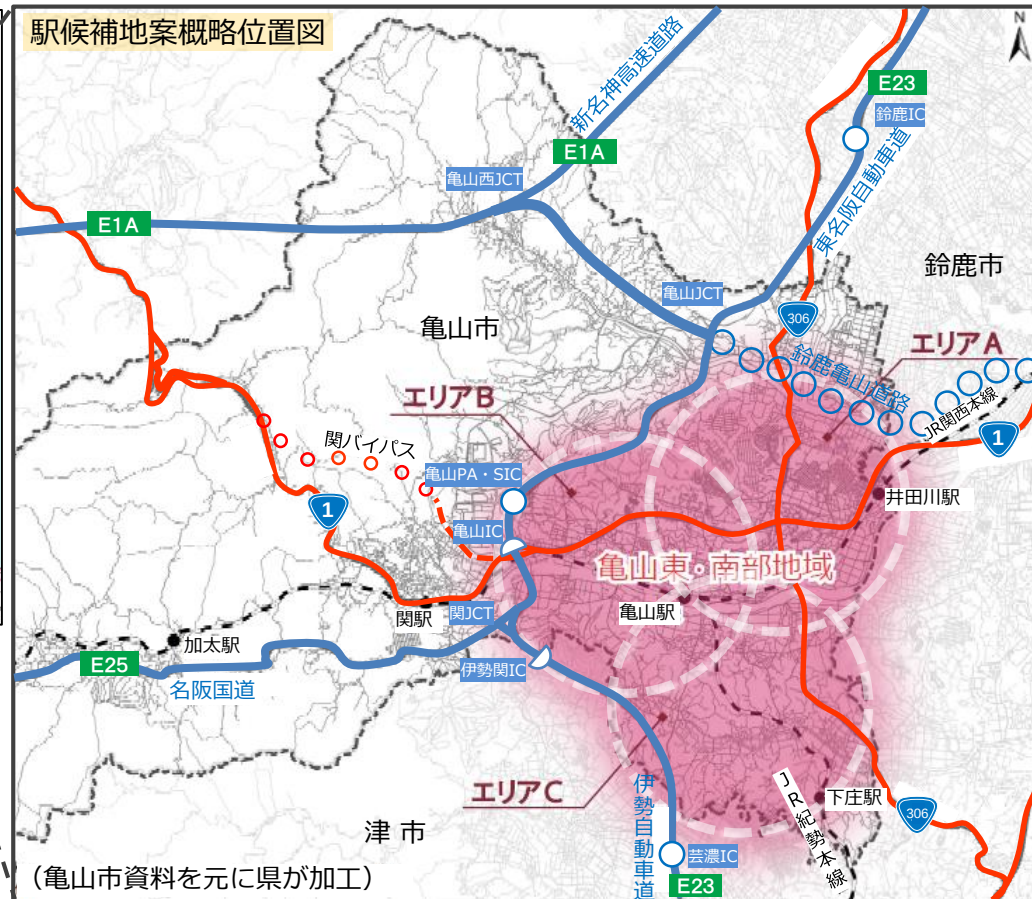
- ・リニア中央新幹線の間際駅から始まる新たな地方創生が重要！
- ・三重県の玄関口としての駅周辺のまちづくりが必要！

三重県駅候補地選定 スケジュール(三重県想定)

2021	・有識者による評価・分析
2022	・市町や経済団体との意見交換 ・＜夏頃＞「三重県駅」としての 駅候補地を決議【県同盟会総会】 ・JR東海へ要望
2023 ～ 2026	JR東海による環境影響評価 計画段階環境配慮書 環境影響評価方法書 環境影響評価準備書 環境影響評価書
2027	・工事実施計画の申請・認可 ・建設工事の着手
2037	全線開業(予定)



駅候補地案概略位置図



駅候補地案 各エリアの主な特徴

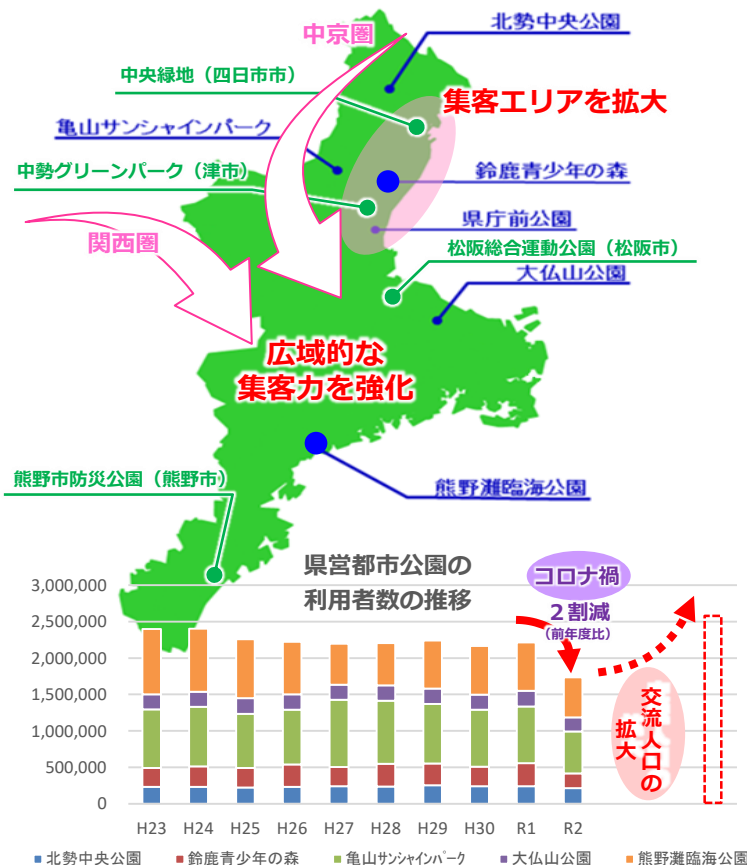
エリアA	住宅団地が立地するとともに、産業拠点や鈴鹿市街地等にも近く、産業・商業面等での相乗効果が期待できる。
エリアB	産業拠点や歴史文化資源にも近く、産業・観光面等での相乗効果が期待できる。
エリアC	県都や主要観光地にも近く、産業・学術研究・観光面での広域的な連携が期待できる。

要望内容

リニアインパクトの最大化に向け、リニア中央新幹線の間際駅を核としたまちづくりについて支援すること。

都市公園施設を活用した交流人口の拡大に向けた取組への支援

● 交流人口の拡大に取り組む都市公園



● 魅力ある公園施設(ワーケーション等)により広域的な集客力を強化



ここでしか体験できない
魅力ある公園施設を整備



全国最大規模！
利用登録者数1.2万人
県外比率35%



ソフトボールの聖地
として、全国規模の
大会を誘致

広域的な集客力を強化し
観光誘客を促進！

● 民間活力の活用(Park-PFI)により集客エリアを拡大



新たなニーズへの対応
収益を管理水準向上に還元



R3.4 オープン



R5.4 オープン予定

公園としての魅力向上により
集客エリアを拡大！

要望内容

ワーケーションやPark-PFI等による、都市公園施設を活用した交流人口の拡大に向けた取組を支援すること。

緊急輸送道路の無電柱化、通学路等の安全対策、都市公園の整備および老朽化対策の推進への支援

街路 緊急輸送道路の無電柱化

千葉県では令和元年房総半島台風の影響で、約2,000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

無電柱化を推進するためには多額の予算が必要！

緊急輸送道路の無電柱化に必要な街路整備の予算の確保を！

外宮度会橋線・外宮常磐線・本町宮川堤線（伊勢市）、尾鷲港新田線（尾鷲市）

電柱が立ち並ぶ
外宮常磐線

神宮式年遷宮の祭事「お木曳き」にも利用される

伊勢の「お木曳き」行事（前回の写真）



都市公園 防災拠点等の機能向上

・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！

防災拠点や避難地となる都市公園整備の予算の確保を！

県営熊野灘臨海公園（紀北町）



市営香良洲高台防災公園（津市）



街路 通学路等の安全対策

市街地の通学路等は、歩行者の利用が多く、車両の通行も多いが、歩道が未整備となっている箇所があり、歩行者の安全性が確保されていない

住宅等が密集している箇所も多く、用地補償に多額の予算が必要！

通学路等の安全対策に必要な街路整備の予算の確保を！

桑部播磨線（桑名市）、野町国府線（鈴鹿市）、服部橋新都市線（伊賀市）

街路整備が進む
服部橋新都市線



歩行者と自動車が錯綜し危険



住宅等を移転して道路を拡幅

都市公園 都市公園の老朽化対策

・公園施設の老朽化が進み、公園利用者の安全・安心が確保できていない施設がある
・施設の老朽化により、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時に、十分な防災機能が発揮できない可能性がある

長寿命化計画に基づき、計画的な修繕・更新が必要！

都市公園施設の老朽化対策に必要な予算の確保を！

県営亀山サンシャインパーク（亀山市）



更新後



要望
内容

- 1 大規模自然災害の備えとして、緊急輸送道路の無電柱化に必要な街路整備の予算を確保すること。
- 2 通学路等の安全対策に必要な街路整備の予算を確保すること。
- 3 大規模自然災害の備えとして、防災拠点や避難地となる都市公園整備の予算を確保すること。
- 4 都市公園の老朽化対策を着実に実施していくための予算を確保すること。

市街地や都市公園における賑わいの創出への支援

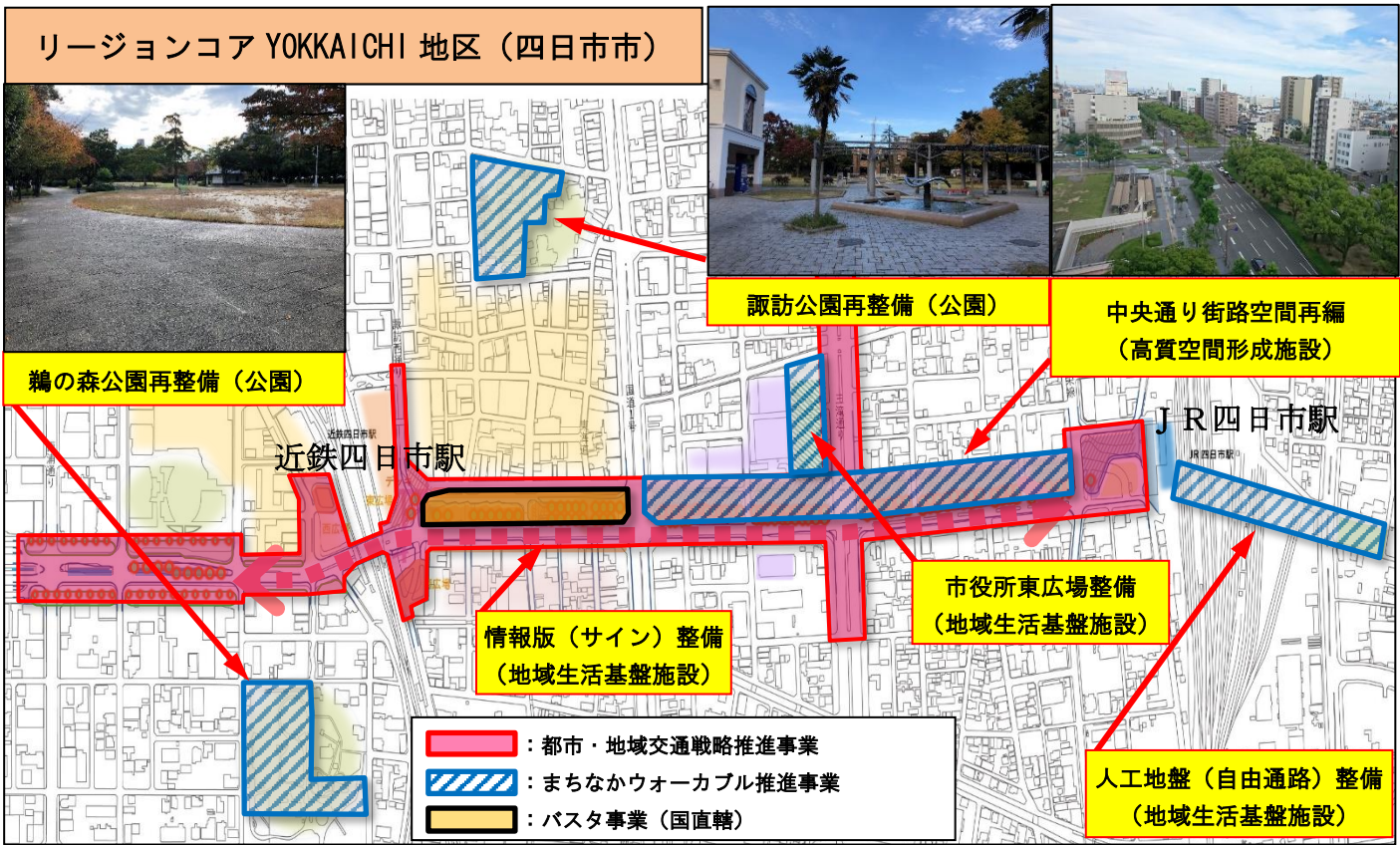
都市再生 ウォーカブルな空間の形成

人口減少、生産年齢人口の減少により、市街地の活力が低下

市街地に人が集まる動機や居心地の良さが必要！

ウォーカブルな空間の形成に
必要な予算の確保を！

「ウォーカブル推進都市」の募集に、本県および11市町（津市、四日市市、伊勢市、松阪市、桑名市、鈴鹿市、名張市、亀山市、熊野市、朝日町、明和町）が登録（令和3（2021）年7月31日時点）



JR 四日市駅と近鉄四日市駅を結ぶ中央通りの街路空間再編、公園再整備等により、居心地が良く歩きたくなるまちなかを形成し、賑わいの創出や魅力向上を図っていく

都市公園 ワークーションの推進

熊野灘臨海公園やその周辺に広がる豊かな自然環境、観光資源を活かしたワークーションを推進するための公園施設整備を実施している【別途事業】

老朽化したプールを新たな集客・誘客施設として再整備し、新しいプールとの相乗効果による集客力向上をめざす！

公園施設を利用したワークーションの推進に必要な予算の確保を！



コテージ改修【別途事業】
（ワークーション対応）

PC 作業スペース整備および
Wi-Fi 導入【別途事業】



新プール整備イメージ図（熊野灘臨海公園）

都市公園 Park-PFI による賑わいの創出

・広大な公園であり、十分に活用できていないエリアがある
・公園の供用開始から長年が経過し、利用者のニーズに対応できていない

さらなる賑わいを創出するためには、利用者のニーズに対応した新たな公園機能の導入が必要！

Park-PFI（公募設置管理制度）による賑わいを創出するために必要な予算の確保を！

県営鈴鹿青少年の森（鈴鹿市）



キッチンカーイベントの様子

市営中勢グリーンパーク（津市）



遊具周辺の賑わいの様子

要望	1 ウォーカブルな空間の形成に必要な予算を確保すること。
内容	2 公園施設を利用したワークーションの推進に必要な予算を確保すること。
	3 Park-PFIによる賑わいを創出するために必要な予算を確保すること。

公営住宅の除却事業の推進、住宅確保要配慮者への居住支援の推進、住宅・建築物の耐震化促進、狭あい道路解消促進への支援

公営住宅の除却事業の推進

耐用年限が過ぎた公営住宅の除却について、要件なく交付金制度の対象に

現状 県営住宅の全住棟(277棟)

耐用年限が過ぎた住棟(102棟)

すでに空き住棟
29棟

入居者の
平均年齢
75才

R3(2021)年度 要綱改正
一定要件で除却事業が交付金対象に！

問題点

高齢者は移転の
負担が大きい。

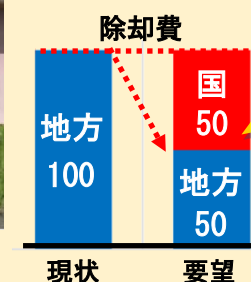
要件である、入居者を他の公営住宅等
へ移転させることが困難

除却事業の支援



耐用年限が過ぎ空き家となった
公営住宅の例

- ・防犯、景観上など周辺環境へ悪影響。空き住棟は**早期に除却**が必要。
- ・耐用年限が過ぎた公営住宅の除却の**交付金要件が撤廃**されると…。



国の支援で、
計画的な
除却が可能に！

更に…
維持管理費の
削減に！

要望

耐用年限を経過した公営住宅の除却事業は、
要件なく交付金制度の対象に！

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

現状

令和2(2020)年度

住宅・建築物の耐震化率(三重県)

住宅

避難路沿道建築物

86.1%

21.0%

(63万棟/73万棟) (21棟/100棟)

問題点

【国の基本方針】
令和7(2025)年までに
耐震性が不十分な

住宅

避難路沿道
建築物

おおむね解消する必要がある

住宅、避難路沿道建築物
への耐震化の支援



- ・耐震診断補助
- ・補強設計補助
- ・耐震改修補助
- ・除却補助

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！

住宅確保要配慮者への居住支援の推進

居住支援協議会の活動促進のために必要な予算確保を

三重県居住支援連絡会の取組



- 住宅部局と福祉部局との連携強化の働きかけ
- 市町単位での居住支援協議会設立を目指した勉強会の開催

などの活動

- 居住支援フォーラムの開催
- 住宅相談会の開催
- 居住支援制度のリーフレット(外国語版も含む)の作成・配布

R3(2021)年度 国の補助金が
要望額の約6割に

問題点

・県の居住支援活動が**制限**
・市町単位の居住支援協議会設立への**悪影響**

要望

住宅確保要配慮者への居住支援のために
必要な予算確保を！

狭あい道路解消促進

狭あい道路解消促進のために必要な予算確保を

問題点

セツバック部分が未整備だと
通行上危険



狭あい道路整備等促進事業

- ・測量・分筆・登記費用
- ・工作物等の除却、移設費
- ・セツバック部分の舗装



安全な市街地の形成のために必要な予算確保を！

要望

要望
内容

- 1 耐用年限が過ぎた公営住宅の除却について、要件なく交付金制度の対象とすること。
- 2 居住支援協議会の活動補助金について、必要な予算を確保すること。
- 3 令和7(2025)年までに耐震性が不十分な住宅や建築物を解消するため、耐震化促進に必要な予算を確保すること。
- 4 安全な市街地形成のため、狭あい道路整備等促進事業に必要な予算を確保すること。

9 背後圏産業の発展を支え、安全・安心を高める四日市港の整備推進①

四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業 (W81耐震強化岸壁)

令和3年度事業化

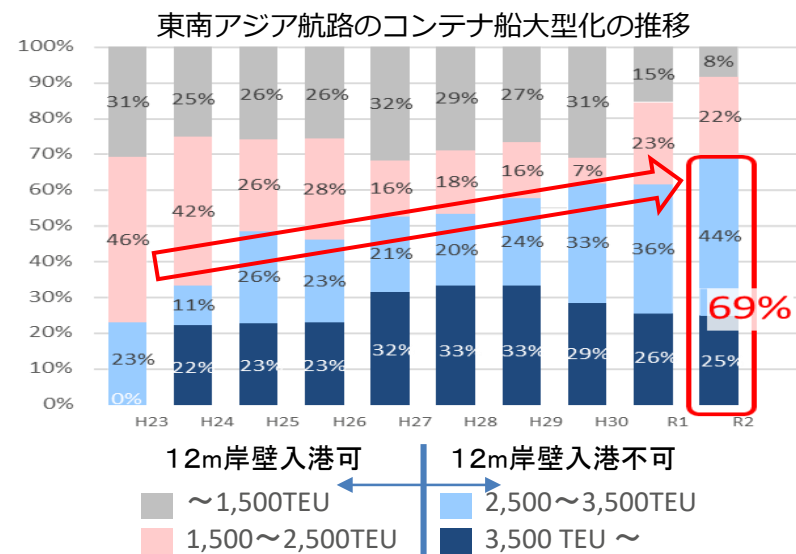
事業の効果

- コンテナターミナル集約による効率化
- 災害時における社会・経済活動の維持

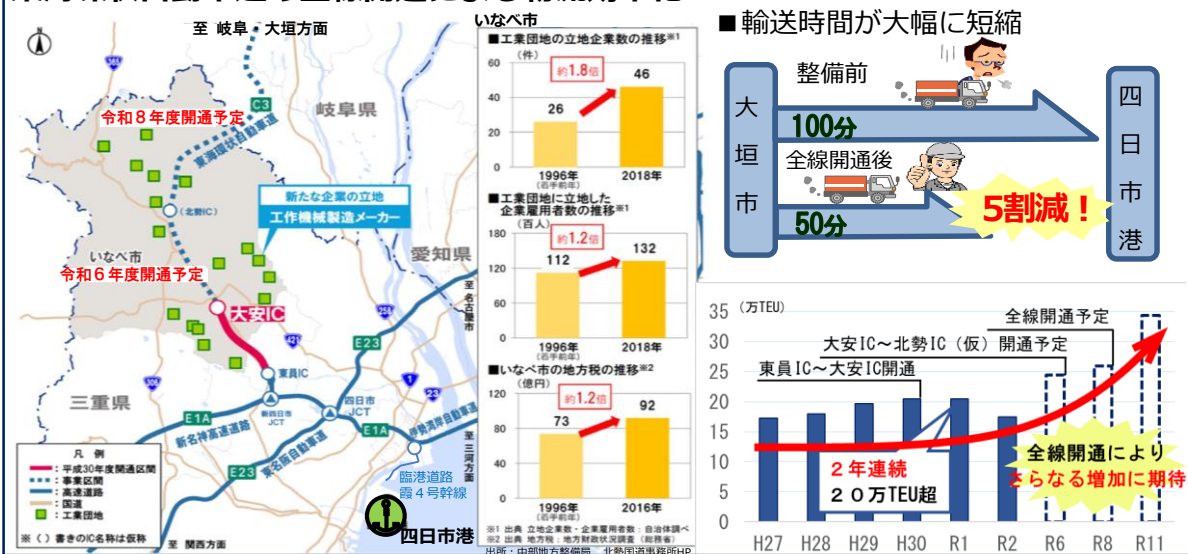


課題

- 船舶の大型化による必要な水深を満たす岸壁の不足
- コンテナ船用の耐震強化岸壁が未整備



東海環状自動車道の全線開通による物流効率化



要望
内容

コンテナ貨物量の増加や船舶の大型化への対応、災害対応力を強化するため、霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの計画的な事業推進に向けた予算を確保すること。

9 背後圏産業の発展を支え、安全・安心を高める四日市港の整備推進②

四日市港の港湾・海岸整備事業の推進

港湾整備事業

老朽化対策(W22,W24,W27,東防波堤)
港湾施設の多くが供用から50年以上が経過し、老朽化が進行しているため、施設の延命化が必要

緑地護岸整備(千歳運河)
老朽化した物揚場を改修緑地護岸として利用転換し、「みなと」を核とした魅力ある空間の創出

霞ヶ浦地区



【24号岸壁】



【22号岸壁】



四日市地区



千歳運河

【東防波堤】



【千歳運河4号物揚場】



東防波堤

海岸整備事業

【海岸保全施設の耐震・耐津波対策状況】整備率 13.4% (整備済 L=2.60 km 未整備 L=16.78km)

地震・津波・高潮対策

海岸施設の老朽化対策に加え、切迫する南海トラフ地震に対する住民の安心・安全の確保が必要

【1号地地区】

【富田港地区】



四日市港管理組合が所管する海岸保全区域における対策が必要な海岸保全施設 L=19.38km

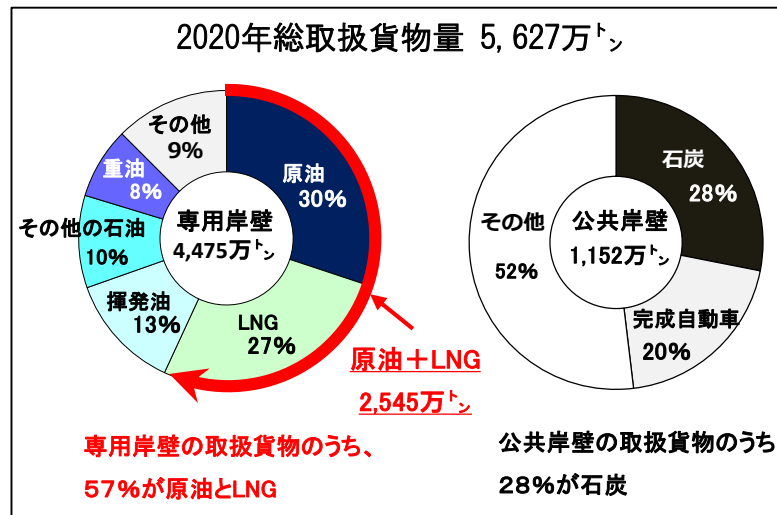
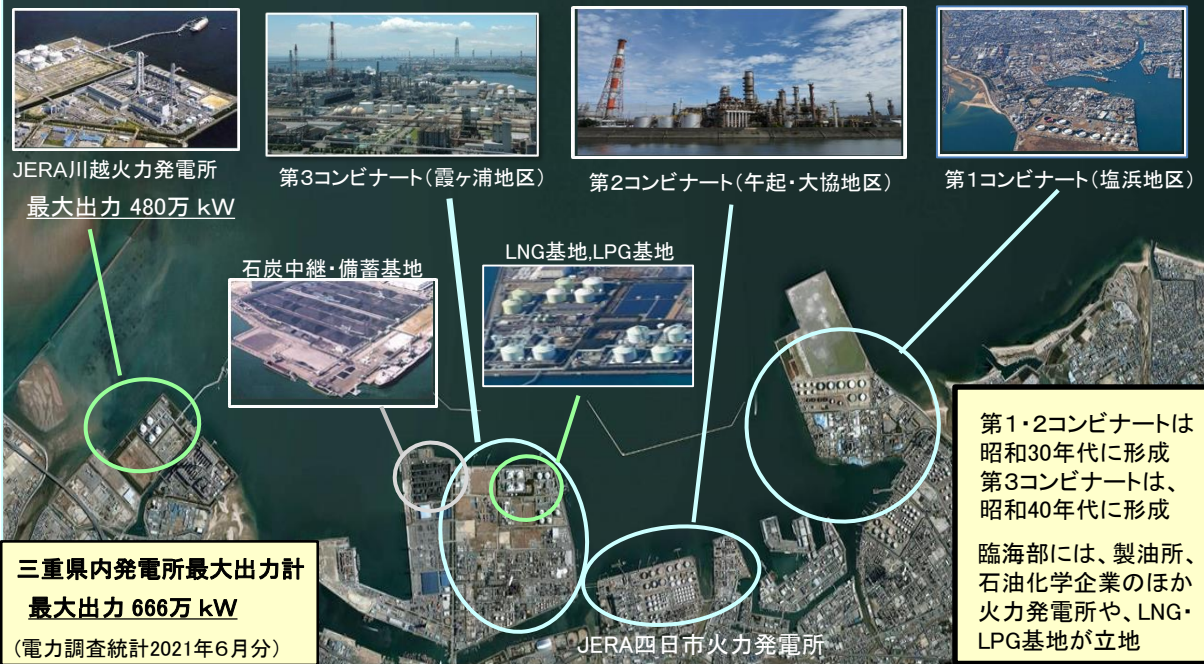


要望
内容

港湾施設の老朽化対策および海岸保全施設の地震・津波・高潮対策など、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を集中的に取り組むため、さらなる予算を確保すること。

10 カーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた財政支援

産業の成長と発展、暮らしを支える 四日市港



(四日市港統計2020年速報)

船舶の脱炭素化への対応

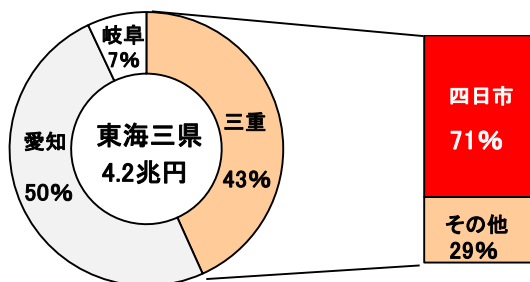


四日市港を拠点とする燃料供給船(11隻)の係留基地へ陸電供給施設(4基)を設置(H30~)

伊勢湾・三河湾に入港するLNG燃料船に対するバンカリング拠点を川越地区に形成(R2.10~)

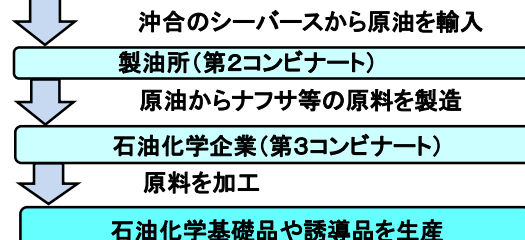
四日市港の臨海部企業が競争力を維持した上で脱炭素化を推進していくため、水素・燃料アンモニア等の活用の議論が必要!

《化学工業・石油製品・石炭製品製造業の製造品出荷額等》



(経済産業省:2020年工業統計)

➡ 四日市の化学工業・石油製品等製造業の製品出荷額等(約1.3兆円)は、三重県の71%(東海3県の31%)



要望内容 カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画の策定に対する支援制度を創設し、必要な予算を確保すること。

12 地方への観光誘客に向けた取組の推進

(1) G o T o トラベル事業の継続等

【現状】

○新型コロナの影響で、国内／海外からの観光客が激減

(%) 令和2年度 予約件数・取扱額の推移 (対前年同月比)



【課題】

- 需要喚起にはG o T o トラベル事業の継続が必要
- インバウンド誘客の他国との競争激化
⇒ 訪日旅行へのインセンティブが必要



(2) 外国人旅行者の地方への誘客促進

【現状】

- 新型コロナの影響で、海外からの観光客が激減
- 訪日旅行者のニーズが変化（密回避、豊かな自然）

【課題】

- 安全・安心な旅行への関心の高まり
⇒ 有名観光地での人混みの回避
- 自然が豊かな地方を訪れたいというニーズ
⇒ 地方ならではの魅力あるコンテンツ開発が必要



(3) 観光事業者・交通事業者への支援

【現状】

- 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、疲弊する観光事業者や交通事業者を支援

【課題】

- 感染拡大時には、継続した事業者への支援が必要



要望
内容

- 1 令和4（2022）年度もG o T o トラベル事業を継続するための予算を確保すること。さらに、インバウンド推進の観点から、感染状況が収束に向かった際には、他国との競争に打ち勝ち、訪日旅行を促進するため、訪日外国人への旅行費用の助成等のインセンティブ策を講じること。
- 2 外国人旅行者の地方への誘客を一層促進するため、海外旅行会社等と連携した感染症対策の検証や新たなコンテンツの開発等、地方によるウイズコロナおよびアフターコロナのニーズをふまえた旅行商品の造成・販売促進の取組を支援するための予算を拡充すること。
- 3 疲弊する観光事業者や交通事業者を継続的に支援するため、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金（事業者支援分）を令和4（2022）年度予算でも確保し、地方において柔軟に事業者支援を行えるようにすること。

13 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

三重県駅候補地選定
スケジュール(三重県想定)

2021 ・有識者による評価・分析

2022

- ・市町や経済団体との意見交換
- ・＜夏頃＞「三重県駅」
としての駅候補地を
決議【県同盟会総会】
- ・JR東海へ要望

2023
～ JR東海による
環境影響評価

計畫階段環境配慮書

環境影響評価方法書

環境影響評估準備書

環境影響評估書

2027 ・工事実施計画の申請・認可
・建設工事の着手

2037 全線開業(予定)

三重県・亀山市は、中部圏と関西圏の結節点として人やモノの対流を促進



◎リニアインパクトの最大化による地方創生
～本県が描くリニアインパクト～

- 集客交流
- 産業振興
- 交通ネットワーク(公共交通・道路)の構築
- リニア駅を核としたまちづくり

駅候補地案概略位置図



- ・ 東京・名古屋間の2027年開業に向け、着実に工事が進められるよう、引き続き、国においても連携・調整が必要！
- ・ 名古屋・大阪間の早期事業着手や工期短縮などに向け、国において準備や体制づくりが必要！
- ・ 名古屋・大阪間のルート・駅位置の早期確定により、リニア駅を核とした広域交通ネットワークの構築や駅周辺のまちづくり等に速やかに取り組み、地方創生を図ることが重要！

要望内容

名古屋・大阪間のルート・駅位置の早期確定と一日も早い全線開業の実現に向けた取組を強力に進めること。
リニアインパクトの最大化に向け、アクセス道路をはじめリニア中間駅を核とした道路ネットワークやまちづくりについて支援策を講じること。