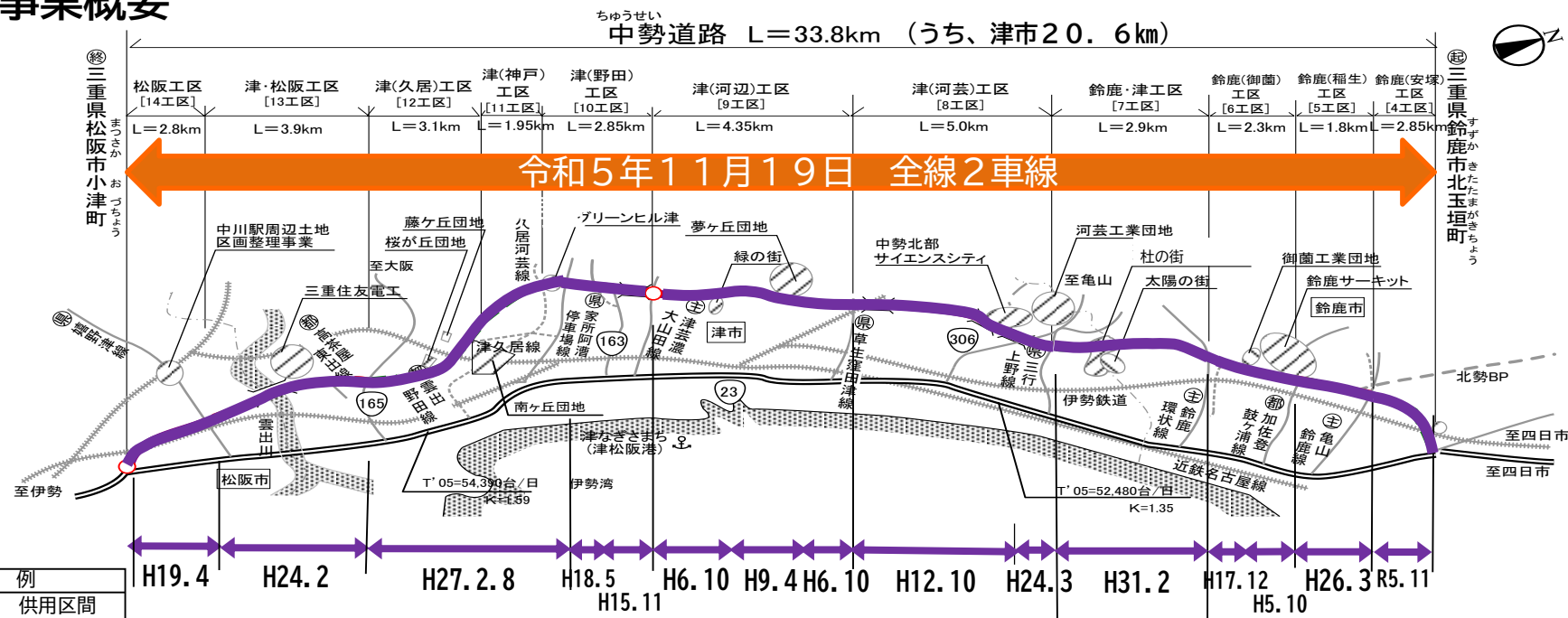


10.都市空間

10-(1)-① 中勢バイパスの整備促進

●事業概要



※国土交通省の公表資料を基に作成

■事業費

【単位：億円】

全体 事業費	年度																			
	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
2,050億円	92.0	92.0	84.3	103.4	74.2	119.5	75.7	43.5	40.0	50.7	72.0	65.3	54.2	54.4	41.1	41.2	35.5	7.1	7.1	4.7

中勢バイパス全線(33.8km) 暫定2車線で開通
 交差点改良による渋滞緩和対策を実施



国道23号中勢バイパス(鈴鹿・津工区)7工区開通
 (平成31年2月)

令和2年3月1日号 広報津より

 Vol.94 (2020.3.1)
 Mayor's Column
 市長コラム

進化する中勢バイパス

津市長 前葉 泰幸



三重県を南北に結ぶ国道23号の渋滞緩和と地域の発展に向けて建設中の中勢バイパス。鈴鹿市北玉垣町を起点として津市を経由し松阪市小津町までの33.8kmを国が直轄で整備を進めています。

全体事業費約1,955億円を投入する大規模な計画であることから、昭和59年の事業化以来、昨年2月の津市内全通まで35年もの歳月を要しました。現在整備中の鈴鹿市安塚工区の完成の暁には国道23号と一体となって、より高度な機能を発揮することが期待されています。

中勢バイパスは昭和58年に都市計画決定がなされた当初から、平面構造の完成4車線(暫定2車線)道路として計画されていました。市街地における沿道からの出入りを容易にすることで沿線住民の利便性を重視する姿勢が用地買収交渉においても強調されたのです。

ただし、過去に一度だけ、高架構造への変更が検討されたことがあります。平成5年、国は「地域高規格道路」という新しい構想を打ち出し、地方圏の重要な幹線道路の速度サービスレベルの引き上げを図りました。交差点を立体化し沿道からのアクセスを制限する自動車専用の構造にするなど、質の高い道路を整備して物資の流通、人の交流の活発化を促し地域振興につなげようとするものです。

すでに事業が始まっていた中勢バイパスが地域高規格道路の指定を目指すことは難しかったのですが、公共事業の予算が毎年5%程度伸びるなど、より高い水準の道路整備を可能としていた時代背景もあり、ちょうど着工の時期が迫っていた国道165号以南6.7km部分についての高架化が決定しました。沿線は人家が少ない農地で交差する道路も限られており高架構造に変更しても利便性を欠くことはないと判断されたからです。

一方、国道165号以北については、すでに平面構造での工事が始まっていた上、用地買収時の平面交差の取り決めも相まって高架化への動きは見られませんでした。

その後は平成9年度をピークとして公共事業の予算は減少に転じたことから中勢バイパスの未整備区間について高架化の検討がなされることもなくなります。ここに、中勢バイパスは久居以南が高架、久居以北は平面を走る今の姿が確定したのです。

平面構造が大部分を占める津市域の中勢バイパスは、乗り入れが容易な利便性と表裏一体の渋滞問題を避けて通ることはできませんでした。

平成27年2月、国道165号と交わる高茶屋小森ランプ以北6kmの供用が始まると、雲出川を渡り田中川の手前、河芸の国道306号との交差点まで一気につながった中勢バイパスに車が集中。開通直後から著しい渋滞が生じることとなりました。

事業主体である国土交通省三重河川国道事務所に渋滞対策を要望したところ、ライブカメラの設置と渋滞情報の提供、信号サイクルの調整、交通管制エリアの拡大といったソフト対策が講じられましたが、暫定2車線のままではいずれの対策も効果は限定的なものにとどまり、渋滞の緩和にはほど遠い状況でした。

抜本的な解決に向けて、国に車線の増設を強く求めたものの、早期の全線開通を目指して暫定2車線での整備が鈴鹿工区で進んでいる段階で、先に開通した津工区の4車線化に取り掛かるのは難しいとの回答が返ってくるばかりです。

それでも、渋滞への対応を求める利用者の切実な声が上がりが続けることから根気強く要望を続けたところ、翌年、問題の交差点に「交通安全対策事業」が実施されることが決定しました。事業主体として現地の混雑状況を熟知し、渋滞と交通事故との関連性について詳細に分析を加えた三重河川国道事務所は、渋滞が多発する交差点の改良工事のために中勢バイパスの道路建設事業とは別の予算を充当することにしました。

平成28年度から3年間、8.2億円をかけて中勢バイパスの交差点における渋滞と混雑に伴う追突事故の防止策として南河路と久居野村の交差点および半田東・久居相川間、合計3.2kmが4車線に改良されました。今年度からは、津インターの北の長岡宮ノ前交差点付近1.5kmでも工事が始まります。

国は中勢バイパスから鈴鹿四日市道路、北勢バイパスを経て川越インターチェンジ付近までの63kmをつなぐことを計画しています。広域的な道路ネットワークの整備による県土の活性化が期待される中で、中勢バイパスが地域経済を支えるのみならず、利用者に安全安心な走行と快適な生活を提供する道路になるため、今後も地域の声を国に届けてまいります。

10.都市空間 10-(2)-① 中勢バイパスの市内の渋滞対策①

平成27年から中勢バイパスの渋滞緩和に向けて、ソフト対策・ハード対策を実施

- ソフト対策 ・道路状況ライブカメラの設置・交通渋滞の情報提供・信号サイクルの調整・交通管制エリアの拡大
- ハード対策 ・交差点改良（部分3車線化、部分4車線化）

市内部分4車線化改良済み（交通安全対策） ハード対策

改良期間 平成28年度から平成30年度

改良済延長 3.18km

改良済事業費 8.2億円



10.都市空間 10-(2)-② 中勢バイパスの市内の渋滞対策②

中勢バイパスの交通安全事業 【長岡宮ノ前交差点】

- 引き続き、事故対策として、長岡宮ノ前交差点の改良工事（交差点容量の拡大）を実施 【令和2年度事業着手】

◆長岡町交差点改良工事の概要

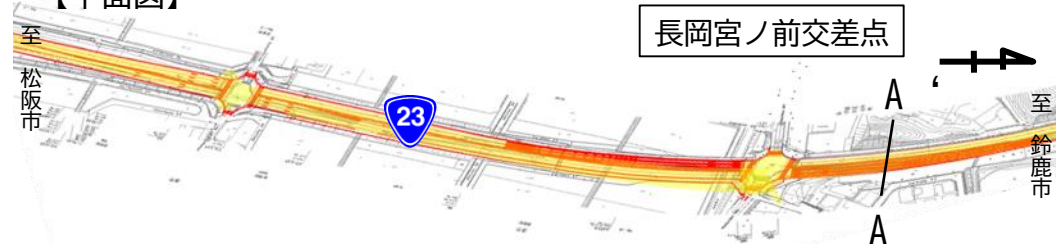


■ 事業費

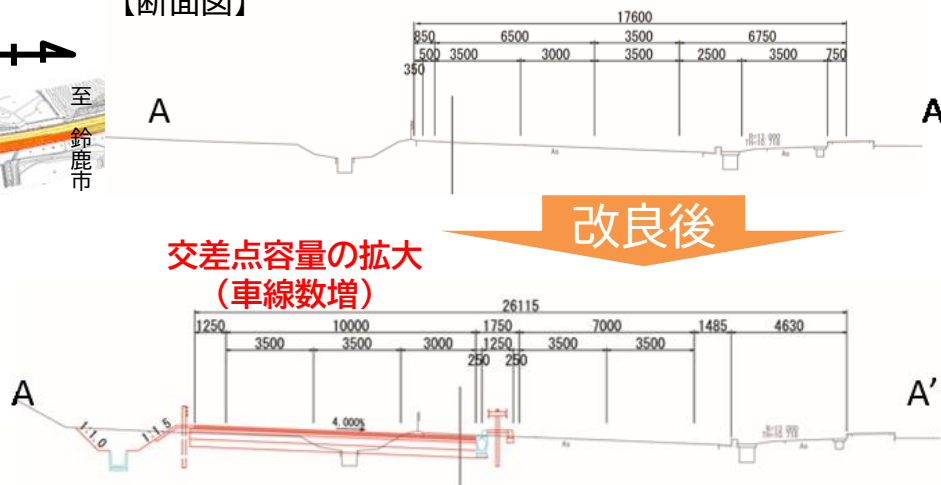
単位：億円

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事業費	2.28	3.38	3.86	3.10	1.27	1.82

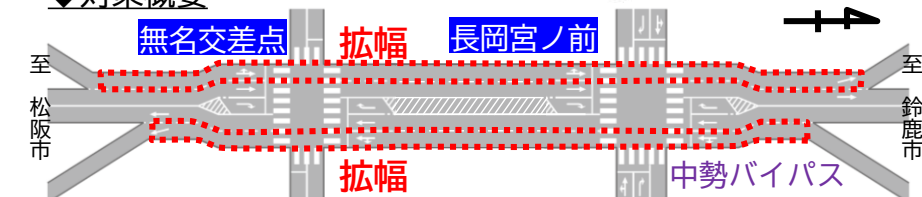
【平面図】



【断面図】



◆対策概要



大里窪田町出口交差点 部分立体化事業 令和2年度から事業着手

◆大里窪田町出口立体化交差点の概要



中勢バイパスの渋滞状況



県道草生窪田津線の渋滞状況



- ・交差点の混雑度 : 1.1 (1.0 以上は混雑)
- ・ピーク時(朝)の平均旅行速度 : 約27km/h
- ・中勢道路の最大渋滞長 : 約1,000m
- ・県道草生窪田津線の最大渋滞長 : 約300m

◆大里窪田町出口交差点立体イメージ



令和8年度事業内容

- ・調査設計
- ・改良工

10.都市空間 10-(3) 令和8年度の県道や補助国道の主な道路事業箇所

国道163号

〈片田バイパス〉

- 施工場所：片田久保町～片田田中町地内
- 事業概要：3工区の道路工事
4工区の用地測量
- 事業費：319,000千円(3工区)
125,000千円(4工区)

県道亀山白山線(3工区)

- 施工場所：榑原町地内
- 事業概要：用地買収、道路工事
- 事業費：75,000千円

県道二本木御衣田線

- 施工場所：白山町二本木地内
- 事業概要：道路工事
- 事業費：142,000千円

県道一志美杉線

〈室ノロバイパス〉

- 施工場所：一志町波瀬地内
- 事業概要：用地買収、地質調査、トンネル及び橋梁詳細設計
- 事業費：35,000千円
- 〈室ノロ～矢頭峠〉
- 施工場所：一志町波瀬地内
- 事業概要：待避所工事、用地買収
- 事業費：46,000千円

国道368号

〈下太郎生工区〉

- 施工場所：美杉町太郎生地内
- 事業概要：道路工事、用地買収
用地調査、道路詳細設計
- 事業費：358,000千円
- 〈奥立川工区〉
- 施工場所：美杉町上多気地内
- 事業概要：トンネル及び橋梁詳細設計、
地質調査、道路工事
- 事業費：165,000千円

県道亀山安濃線(高野尾バイパス)

- 施工場所：高野尾町地内
- 事業概要：用地補償、道路工事
- 事業費：168,000千円

県道草生窪田津線

- 施工場所：大里窪田町地内
- 事業内容：埋蔵文化財調査
- 事業費：29,000千円

久居河芸線

- 施工場所：一身田上津部田地内
- 事業内容：道路工事
- 事業費：114,000千円

都市計画道路河芸町島崎町線

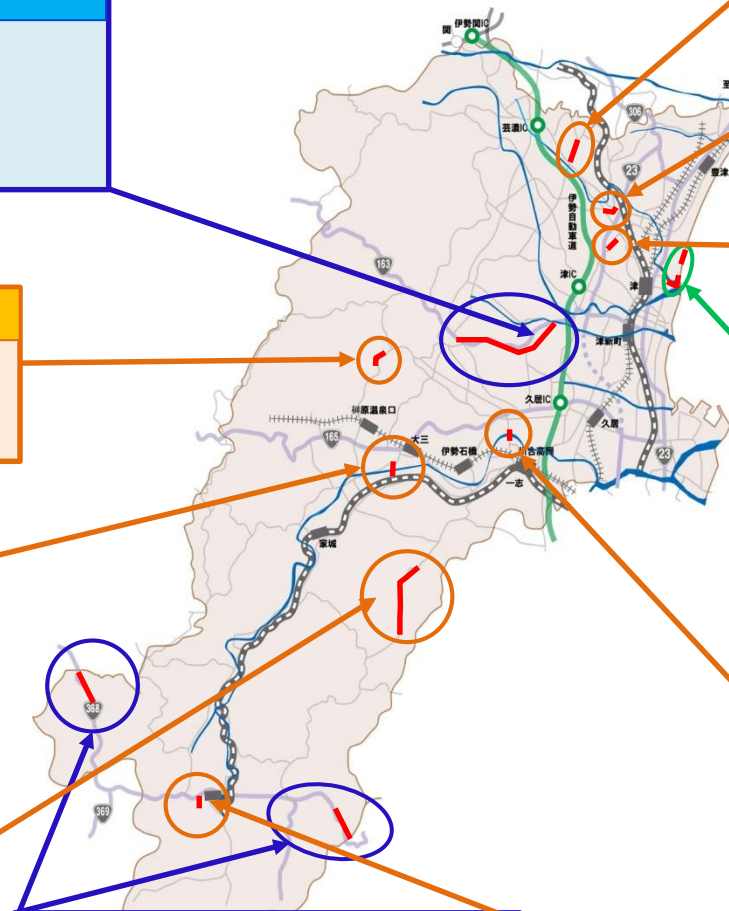
- 施工場所：白塚町～栗真町屋町地内(1工区)
江戸橋3丁目～桜橋3丁目(3工区)
- 事業内容：堤防との兼用区間より北側(1工区)の
道路工
堤防との兼用区間より南側(3工区)の
用地買収、橋梁詳細設計
- 事業費：156,000千円(1工区)
231,000千円(3工区)

県道一志出家線(中川原橋)

- 施工場所：庄田町地内
- 事業概要：上部工撤去工事
- 事業費：95,000千円

県道奥津飯高線 (八幡橋耐震対策)

- 施工場所：美杉町奥津地内
- 事業概要：橋梁下部工事
- 事業費：147,000千円



10.都市空間 10-(4)-① 令和8年度の主な道路事業箇所

内多清水ヶ丘線 【地域未来交付金】

- 施工場所:安濃町清水及び
安濃町内多地内
- 事業費:80,000千円

井生波瀬線 【地方創生道整備推進交付金】

- 施工場所:一志町井生地内
- 事業費:94,102千円

脇ヶ野篠ヶ広線 【地方創生道整備推進交付金、過疎対策事業債】

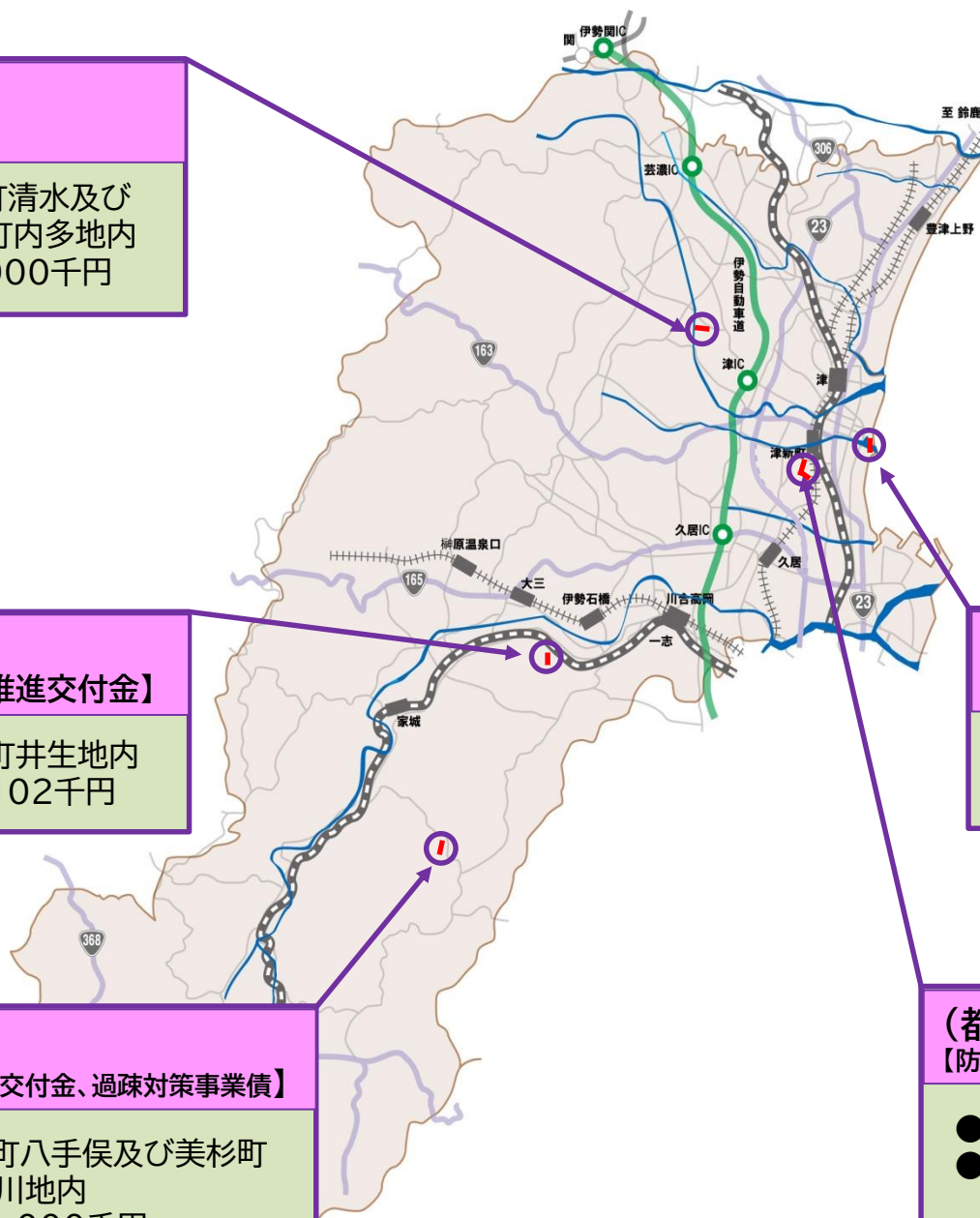
- 施工場所:美杉町八手俣及び美杉町
下之川地内
- 事業費:205,000千円

塔世橋南郊線(津興橋架替) 【道路メンテナンス事業補助】

- 施工場所:津興ほか2町地内
- 事業費:477,000千円

(都)半田久居線、(都)雲出野田線 【防災・安全交付金、社会資本整備総合交付金】

- 施工場所:半田地内
- 事業費:178,375千円



10.都市空間

10-(4)-② 津市中心部を巡る道路網

都市の未来図を描く 地域を支える道路ネットワーク

問い合わせ 建設整備課 ☎229-3195 ☎229-3345 事業調整室 ☎229-3134

未来の都市づくりのため、市内では国・県・市が協調して道路整備を行っています。その中で、津駅から放射状に広がる道路広域ネットワークの構築を目指し、令和5年度から市道津駅前線、広明町河辺町線、内多清水ヶ丘線の3路線の整備を進めています。さらに今後は、津駅の東西をつなぐ自由通路や下部田垂水線の整備など、県都・津市の玄関口である津駅周辺の道路空間の再編に取り組んでいきます。



令和5年10月1日号 広報津より

Vol.135(2023.10.1)
市長
コラム
Mayor's Column

市街地道路ネットワークの
新たな展開

津市長 前葉 泰幸



■津駅周辺再編の機運の高まり

津駅周辺が現在の姿になって半世紀、駅周辺道路空間の再編に取り組む国、県、市は、津駅周辺市街地の広域的な道路ネットワークについても、将来を見据えた整備を進めています。

■国、県、市が手掛ける津市市街地の道路整備

国道23号の西側で今年度中の全線開通を目指して工事が進む中勢バイパスでは、2015(平成27)年の久居・津間完成直後から早くも渋滞が発生しています。国は暫定2車線での全線供用を待たずに交通安全対策の実施を決め、久居野村、久居相川～半田東、南河路の延長3,180mを3～4車線化し、現在は長岡宮ノ前交差点の4車線化と大里窪田町出口交差点の立体交差化を進めています。

三重県は、中勢バイパスにつながる道路の整備に注力し、雲出野田バイパスや上浜元町線久居工区、久居河芸線五軒町バイパスの整備を完了しました。さらには、国道23号の東側で南北軸を強化する河芸町島崎町線の整備を急ぎ、志登茂川河口架橋の予備設計に着手しました。

津市は、大谷踏切の拡幅、津興橋の架け替え工事を進めるなどボトルネックとなる地点の解消に努めるとともに、津駅西口から中勢バイパス、県道津芸濃大山田線につながる広明町河辺町線と内多清水ヶ丘線の拡幅の実施設計にとりかかりました。志登茂川河口架橋南詰から津駅東口にスムーズにアクセスできるよう、島崎町地内の津駅前線の拡幅にも着手します。

■津駅北側市街地の東西分断

市街地の渋滞解消に向けた国、県、市による道路ネットワーク整備の進展にもかかわらず、今なお国道23号の上浜町・白塚口間などでは激しい渋滞が続いています。その原因の一端として、鉄道で分断された市街地北部における東西連絡道路の不足があります。

津駅北側に隣接する大谷踏切の拡幅工事が完了すれば、近鉄架道橋も広がり、対向車や歩行者自転車との交錯はなくなります。しかし、JRと伊勢鉄道の踏切遮断は残り、国道23号の渋滞緩和効果は限られたものとなります。

津駅北部に国道23号と県道津関線とを東西に結び鉄道と立体交差する道路がもう一本あれば、交通分散が図られ、道路ネットワークの強化につながることは疑いありません。

■高度な技術と多大な調整を要する難工事

都市計画道路下部田垂水線は、上浜町2丁目で国道23号と交差します。この先を西進し県道津関線とつなぐ路線は、1983(昭和58)年に計画されたものです。延長720mの間に3本の鉄道と立体交差し、標高差17mを上りきる技術的にも難易度が高く巨額の経費を要する事業であり、多くの用地買収を伴うことから、1998(平成10)年度に予定地の一部を津市土地開発公社が先行買収したにとどまり、事業化の目途がたっていませんでした。

国、県、市が津駅周辺の再編に対応する市街地道路網の整備を展開する今こそ、40年にわたって目の見なかった下部田垂水線上浜工区の実現に向け動くときだと考え、まずは県と市の担当部局間で協議を重ねました。最終的に、本年8月の県政要望における知事との面談において「下部田垂水線上浜工区の県事業化」1本に絞りこんで臨んだところ、知事は下部田垂水線上浜町2丁目・6丁目間の事業主体は県とすることを表明しました。津市は、地元のご理解をいただきながら用地確保や都市計画決定等の手続に注力し、事業の進捗を図ってまいります。

■地域の東西連絡に活用される津駅自由通路

県と市の協議は津駅周辺道路空間の再編事業にも及びました。

2020(令和2)年7月に立ち上がったこのプロジェクトは、国が東口のバスターミナル建設を、県が東口の県道津停車場線の道路空間活

用を担い、津市は西口のロータリーをリニューアルすることで検討が進められています。駅の東西を結ぶ自由通路については、当初、東口の県道津停車場線と西口の県道津停車場西線をつなぐ県の事業と想定されていましたが、地域住民が鉄道の横断に利用する歩行者専用道路としての観点から、後に津市主導案も示されるなど、事業主体は未定となっていました。

この案件についても県と市の間で協議が整い、津駅北部で鉄道により分断された市街地の広域的な東西連絡を図る大規模事業・下部田垂水線上浜工区は県が、津駅周辺地区の住民が徒歩で利用する東西自由通路は津市が事業主体となることが決定しました。

9月、津市は東口、西口それぞれの課題を個別に議論する場を新設しました。国、県との連携を密に事業構想を深めてまいります。

■将来を見据えた道路整備

国道23号を補完する中勢バイパスと河芸町島崎町線の整備は着々と進んでいます。国道と並ぶ南北軸となる両幹線道路がその機能を最大限に発揮するためにも、東西連絡を強化する市街地道路ネットワークの構築に力を尽くしてまいります。



10.都市空間 10-(4)-④ 河芸町島崎町線 (第3工区)

河芸町島崎町線(第3工区)は、志登茂川河口部に橋梁(志登茂川河口架橋)を架け、市道江戸橋一身田線から島崎町までをつなぐ都市計画道路河芸町島崎町線約0.7km及び島崎町から県道上浜高茶屋久居線までをつなぐ都市計画道路津海岸御殿場線約0.7kmの計約1.4km区間です。

津海岸御殿場線はR7年2月28日に事業化されました。

河芸町島崎町線はR8年3月5日に事業化されました。

期待される効果

国道23号の交通渋滞緩和
地域の防災・安全性の向上 など

①②③④区間

R3～R4年度

道路予備設計、路線測量、
交通量調査、地質調査

R5～R6年度

将来交通量推計検討

①区間

R5～R6年度

道路・交差点詳細設計

R6年度

都市計画変更、物件調査業務
用地測量

R7年度

用地取得、用地補償

R8年度

用地取得、工作物移転補償

②③④区間

R6年度～R7年度

道路詳細設計、地質調査

R7年度

都市計画変更、用地測量

R8年度

用地測量

③区間

④区間

(志登茂川河口架橋)
橋長 約260m

④区間

R5～R6年度

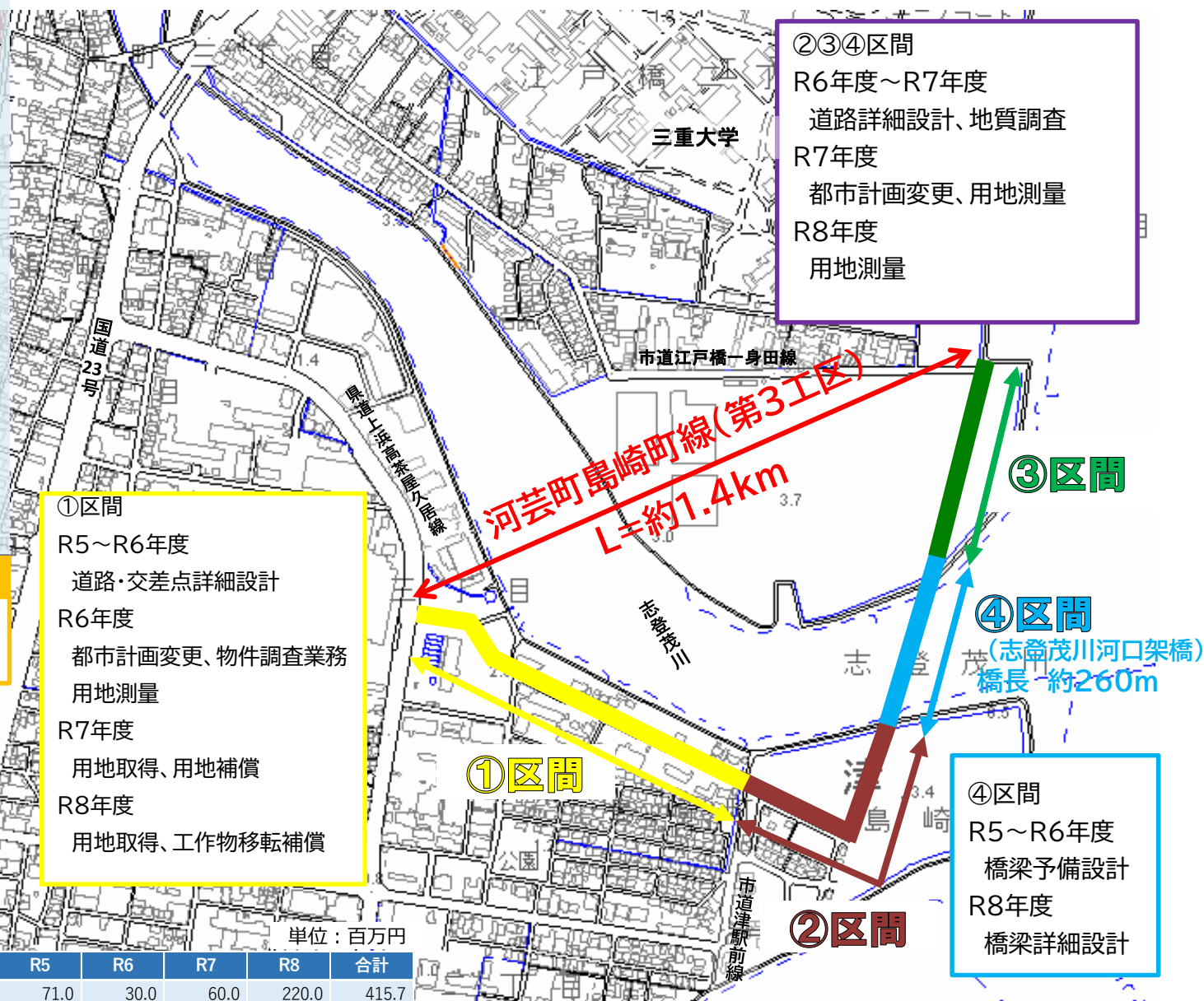
橋梁予備設計

R8年度

橋梁詳細設計

単位：百万円

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	合計
県予算額	34.7	0.0	71.0	30.0	60.0	220.0	415.7
内、市負担 (1/2)	17.4	0.0	35.5	15.0	15.0		82.9
内、市負担 (1/6)					5.0	36.7	41.7



10.都市空間 10-(5)-① 大谷踏切の拡幅

大谷踏切の状況



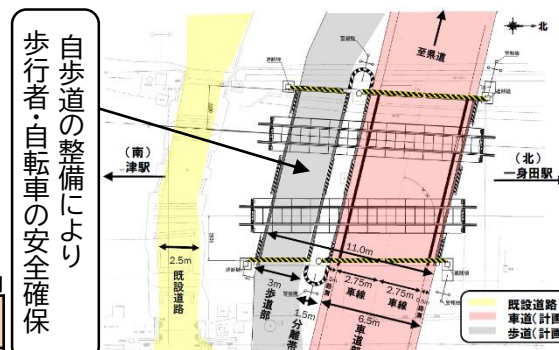
整備計画イメージ



高さ3.2m
を確保

総事業費
約34.2億円

踏切計画平面図



整備スケジュール

個別補助事業採択までの経緯

平成29年1月 国から「改良すべき踏切」に法指定
平成29年度 「重点配分事業」として防災・安全交付金事業（補助率55%）に採択
令和元年度 「特に重点配分を行う事業」に該当する整備計画となる
令和3年度 「踏切道改良計画事業補助」（補助率55%）に採択

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
事業費	25	81	62	56	227	299	255	497	565	1,353	3,420
うち 国補助	-	-	6	26	119	130	126	271	308	746	1,732

※H27・H28は予備設計等、H27～R5は決算額、R6は予算額

	平成30年度	平成31年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
市道工事		用地買収等	用地買収等	用地買収等			道路改良
近鉄工事			道路改良	道路改良	近鉄架道橋		
JR工事		分岐器移設		踏切部			
交通規制	令和2年11月2日0時 通行止め開始				令和6年12月28日9時 全線開通		
					歩行者通行止め		
					車両通行止め		

完成状況



令和4年度にJRと伊勢鉄の踏切道拡幅工事が、令和6年10月に近鉄架道橋の新橋桁が完成し、令和6年12月28日に全線開通しました。

令和5年4月1日号 広報津より

市長
コラム
Vol.131 (2023.4.1)
Mayor's Column

身近な公共事業の
進捗状況

津市長 前葉 泰幸



地方自治体が整備するインフラは地域に密着した身近なものです。上下水道、道路、公共施設の新設や改修など、工事の情報はチラシや看板などで周知に努め、ご近隣の皆さまのご理解とご協力のもとで施工しています。事業費が数十億円規模の大型インフラの建設の場合は、着工から供用の開始までに長い時間を要することから、交通量の多い道路、橋梁など広域に影響が及ぶものに関しては、周辺地域および道路利用者に、完成予定時期のみならず、随時、工事の進捗情報をお知らせすることも必要です。

津駅の北側を東西に結ぶ大谷踏切の拡幅事業は、JRと伊勢鉄道側の踏切道の拡幅を終え、列車接近時には警報が鳴動し遮断機が作動しています。しかし、西側に隣接する近鉄架道橋の拡幅が完了していないため、まだ通行することはできません。

踏切道と立体交差する近鉄架道橋の桁下には、車道と歩道が分離され救急車の通行が可能な幅10m高さ3.2mの空間を確保する必要があります。総事業費約30億円の3分の2を投じる大掛かりな工事となり、幅員2.5mの狭隘な踏切道のままでは工事用車両の通行が困難だったことからJR・伊勢鉄道側の拡幅を先行させました。令和5年度は線路を支える仮の橋桁の架設と旧橋桁の撤去を行うとともに、新しい橋台の建設に向け旧橋台の撤去工事を開始します。踏切西側の市道拡幅にも着手し、令和6年12月の開通を目指します。



現在、仮橋通行中の津興橋は、旧橋の橋脚6基の撤去が昨春に完了しており、新橋の橋脚3基のうちの1基が間もなく姿を現します。橋の架け替えは河川内工事の施工時期が11月から4月の非出水期に限られるため時間を要します。今年度は、旧橋の橋台撤去と新橋の橋台設置に加え新橋上部工の製作にも取りかかり、次の非出水期に残る2



基の橋脚を完了させます。新しい橋の開通は令和7年10月となる見込みです。

県管理の二級河川相川では、頻発する流域の浸水被害を受け、県が下流から河道拡幅事業を進めています。天神川合流地点より上流は、通称近鉄道路の新相川橋の架け替えに要する巨額の事業費がネックとなって難航していましたが、事前防災対策として国が集中的に補助する大規模特定河川事業への採択が決定したことにより、架け替えが可能となりました。元は歩道が設置されていなかった新相川橋を補完していた下流側の歩行者用の木橋・下相川橋も老朽化により8年前から通行止めとなっていますが、河川改修に伴い現位置での架け替えは不可能になるため、新相川橋は2つの橋の機能を集約します。市道塔世橋南郊線の幅員を7mから9.5mに拡幅し2.5mの歩道を新設することとし、津市は総事業費16.8億円のうち橋梁部にかかる8.3億円の17.9%を負担します。



令和元年に架け替えに着手して以来、県は事業を強力に推進しています。年初に仮橋通行に切り替わった新相川橋は、令和8年に、より安全で快適に通行できる橋に生まれ変わる予定です。

香良洲高台防災公園は、海拔10mの高台上部の面積5.4ヘクタールが津波災害時の一時避難場所となります。造成中も地元の要望を取り入れ、かたちにする作業を積み重ね、この春、公園部分に休憩所と屋内運動施設が完成し、屋内避難が可能となりました。この先、グラウンドや広場の工事に取りかかるとともに、避難者の生活用水にも使える耐震性防火水槽を設置し、令和6年度の完成を見込んでいます。



地上からは目にすることはできませんが、雨水排水対策も着実に進めています。半田川田第1雨水幹線では、管渠敷設のためのトンネルを掘り進める工事を開始し、藤方第2雨水幹線でも、内径3.4mの巨大管渠を1.5kmにわたって敷設するための立坑の建設に着手します。令和8年度までに雨水管渠とポンプ設置工事を完了し、浸水のないまちを目指します。



都市インフラは、まちの安全と発展を支える基盤であり、その整備は行政の責務です。確実な財源の確保に努め、健全財政を維持しつつ、未来への投資を展開してまいります。



平成27年11月1日号 広報津より

市長コラム

大谷踏切を広げます

津市長 前葉 泰幸



昭和48年、国鉄伊勢線が開通しました。津駅から北に向かう列車が最初に通過するのが大谷踏切です。

この機に大谷踏切を閉鎖し、代わりに歩行者用地下道を新設する計画があったことはあまり知られておりません。地元から反対の声が上がったため白紙に戻され今に至っているのです。

昭和48年は津駅西側の土地区画整理事業が完了した年でもありました。駅西側を通る主要地方道津関線が整備されると、東側の国道23号につながる大谷踏切の通行量は増加の一途をたどります。やがて幅約2.5メートル、車1台が通るのがやっとの狭い踏切に代わる東西連絡道路を作る構想が持ち上がり、アンダーパス、オーバーパス、U型跨線道路橋などさまざまな案が検討されました。しかし、いずれも実現は困難とされ、ようやく踏切道の拡幅ということで鉄道事業者との協議が整ったのが平成10年末でした。

ところが今日に至るまで拡幅は実現しておりません。踏切東側地区を整備する「津駅前北部土地

区画整理事業」の進捗が遅れたことや、大谷踏切道拡幅にあたっては、鉄道事業者が「他の踏切道の廃止を基本とする」としたため、廃止する踏切道が見つからなかったことなどが原因です。

その間にも踏切の自動車交通量は、昨年度の調査では昭和48年当時に比べ6倍以上に膨れ上がっています。朝夕のピーク時には渋滞の車列が線路を挟んで東西にそれぞれ200～250メートルも連なるほどです。もはや通行車両の譲り合いで解決できる問題ではなくなっているのです。

区画整理事業の完了が近づき、踏切につながる東側市道が拡幅されたこの機を逃してはなりません。職員とともに不退転の覚悟で鉄道事業者など関係先との折衝に臨むと同時に、踏切道の廃止をご理解いただくため、本格的な地元調整に入りました。その結果、大変ありがたいことに、一志町上井生地域の皆さまがJR名松線の踏切道廃止にご同意くださり、いよいよ大谷踏切の拡幅問題は、事業化に向け進み出すこととなったのです。

大谷踏切は幅を4倍の10メートルに広げて対面2車線にします。西隣の近鉄高架橋をくぐる道路は車の対向はできても2.4メートルの高さ制限のため救急車が通行できません。通行可能な高さ3メートルを確保したうえで幅も広げ、どちらの道にも自転車歩行者の専用道路を併設します。

大谷踏切は津市の東西連絡の要衝です。通行する方々の長年の念願がかなって安全で快適な道路となるよう全力で事業を進めてまいります。

令和3年4月1日号 広報津より

市長
Vol.107(2021.4.1)
Mayor's Column
コラム

コロナ禍で進める 未来への投資

津市長 前葉 泰幸



新型コロナ対策に明け暮れた令和2年度、津市におけるコロナ関連の財政支出は349億円にのびました。ただし、その大部分を国の補助金や交付金で賄ったため、市の貯金に当たる財政調整基金を取り崩すことはほとんどありませんでした。令和元年度末86.6億円だった基金の残高は令和2年度末も82.5億円を見込み、堅実財政が維持されていることを示します。

■コロナがもたらす税収減

しかしながら、令和3年度の財政運営は極めて厳しくなることが予想されます。経済の低迷により企業収益や個人所得が減少し、市民税の大幅な減収が見込まれるからです。前年比19億円の税収減を埋め合わせるのは、本来、地方交付税の役割なのですが、その原資となる国税も減収は避けられません。津市の地方交付税は増えるどころか逆に11億円の減となる見通しです。

この歳入不足を補うのが臨時財政対策債です。社会保障費、人件費、そして借入金の返済に充てる公債費、この3つの義務的経費を賄うために自治体が地方交付税の不足分を借金して調達するかたちになりますが、後に国から元利償還金の全額が戻ってくるため、津市の財政を痛めることはありません。令和3年度、津市は昨年度の29.5億円から倍増する65億円の臨時財政対策債を発行することを決めました。

■コロナ禍でも進めるインフラ整備

一方、コロナ対策以外の事業を予定通り進めるための投資的経費について、財源の確保を心配する声も聞かれます。

道路の建設や河川の改修、上下水道の整備など将来にわたって市民生活に貢献する社会基盤を整える費用は投資的経費に当たり、自治体が地方債を発行して賄っています。計画的に借金を返済することで現役の世代と将来の世代が公共の資産にかかる経費を公平に分担する仕組みです。

合併後15年を経て、資金調達に有利な合併特例事業債を活用してきた津市の大型事業は、ほぼ完了しました。今後は防災減災・国土強靱化を進める事業と市民生活や地域産業の基盤となるインフラ整備に重点をシフトしてまいります。その財源を何に求めていくのかを問われているのです。

平成30年にスタートした雨水管理総合計画に基づき、津市は今年度の雨水対策に22億円(前年度比30%増)を投じ、河川や排水路の改修、半田川田、藤方第二及び町屋第二雨水幹線築造などを進めます。津興橋架け替え(7.5億円)、大谷踏切拡幅(4.7億円)、半田久居線・雲出野田線道路新設(2.3億円)についても一層の事業進捗を図りますが、これまでのように財源を合併特例事業債に頼ることはできません。そのため、さまざまな手法を検討し、国に対しても積極的な要望活動を重ねるなど、他の有利な財源の確保に努めています。

■多様な財源の確保に動く

雨水対策事業に関しては、新たに創設された「大規模雨水処理施設整備事業」に採択される見込みです。河川の改修など小規模事業についても国が5年間に限って制度化した「緊急自然災害防止対策事業債」の活用を図ります。

津興橋はすでに「道路メンテナンス事業補助」に採択され順調に工事が進んでいます。昨年度着手した半田久居線・雲出野田線は街路事業に当たることから、昨年11月、所管する国土交通省の都市局長を訪ね、社会資本整備総合交付金の重点配分を要望しました。

■交付金事業の泣き所

最も難航しているのが大谷踏切の財源確保で

す。「改良すべき踏切」の指定を受けて開始した拡幅事業は、鉄道事業者とともに整備計画を策定したことにより防災・安全交付金の「特に重点配分を行う事業」に格上げされました。それでもなお、事業費は交付金の総額の範囲内でしか配分されません。工事が本格化するにつれシーリングの掛かる交付金では要望額を確保することが厳しくなり、これまで薄水を踏むような思いで予算の折衝を続けてまいりました。

■「踏切道改良計画事業補助制度」創設

昨年12月、そこに明るい知らせが舞い込んできました。防災減災・国土強靱化事業が5年間延長されたことを受け、令和3年度からこうした踏切の拡幅事業を対象とする新しい補助金が創設されることとなったのです。大谷踏切がその対象事業となれば、年度ごとに交付金の配分率が変化する不安定な状態から脱し、総額25億円超の事業費を安定的に確保することができます。



本年1月、赤羽一嘉国土交通大臣が津市で開催された会議に出席された折、時間を割いてこの大谷踏切をご視察いただくことが叶いました。津駅に近接し交通量の多い踏切ながら、その幅員の狭いことに驚かれたご様子の大臣は、市民の安全のため拡幅事業を推進する必要性を説く声に耳を傾けてくださったところでした。

コロナ禍にあっても市民生活と地域経済を支える事業を遅滞なく進めることができるよう、これからも細心の注意を払って健全財政を維持してまいります。

10.都市空間 10-(5)-⑤【市長コラム】 令和のまちづくり

令和7年3月1日号 広報津より

Vol.152(2025.3.1)
市長
コラム
Mayor's Column

令和のまちづくり

津市長 前葉 泰幸



■大谷踏切再開通の先にあるもの

昨年12月28日、大谷踏切の拡幅工事が完了し再開通の運びとなりました。渡り初めには橋北中学校の生徒さんたちがご参加下さり、主要地方道津関線との交差点に新設された信号機を点灯しました。テープカットなどの華々しい演出は行いませんでしたが、地元を中心に100人ほどがお越しになり、喜びを共にすることができました。

この難事業の完成をきっかけに、次なる展開にご期待下さるお声を頂戴する機会が増え、市政への関心の高まりを実感しています。



大谷踏切渡り初め

■次世代のまちづくり

令和7年度は平成18年の合併から20年という節目の年です。旧10市町村が一つになるための大事業がおおむね形となり、行財政基盤を強化した津市は、市政運営のフェーズを上げ、新たな社会基盤を構築し、お一人お一人が心豊かに暮らせるまちを目指して動き始めています。

■事業化された第3の江戸橋

津駅が今の姿となって半世紀が経過し、駅東口の道路空間を未来志向でバージョンアップする国のバスタ構想が進行中です。市民からは津駅周辺市街地の道路網の整備を求める声が多く寄せられるようになりました。

特に、江戸橋周辺の渋滞解消は喫緊の課題です。志登茂川以南の県道上浜高茶屋久居線に加



え、以北の海岸堤防上に河芸町島崎町線が平成27年度に開通しました。この2線を隔てる志登茂川に橋を渡せば、国道23号の東側で河芸から垂水までをつなぐ道路がもう1本できることになります。

令和3年度、県は、市道の江戸橋、国道の新江戸橋に続く第3の江戸橋を県道として新設する予算を、初めて計上しました。以後、今年度までの4年間で総額1.3億円を投じ、測量設計や調査を実施し、津市は経費の半分を負担してきました。

とりわけ、新橋の南詰、島崎町側の道路は詳細設計の段階まで進んでおり、令和7年度は旧イオン津の交差点につながる道路の用地買収に取りかかることとなります。

■津駅北側に望まれるもう1本の立体交差

県道上浜高茶屋久居線と国道23号とが交差する上浜町二丁目の交差点から西進し、主要地方道津関線の上浜町六丁目とを結ぶ都市計画道路下部田垂水線は、延長720mの間に3本の鉄道と立体交差し、標高差17mを登りきる、技術的にも難易度が高く、巨額の費用を要する大事業です。

この路線についても、県と市は令和6年12月補正予算で、道路概略検討と将来交通量推計にかかる調査事業費を初めて計上しました。

三重大学病院前の渋滞解消に向け、県と連携して津駅周辺の道路整備の進捗を図ってまいります。

■大門・丸之内エリアの価値を高める

この春、大門の津センターパレスビル横の市営フェニックス通り駐車場が民営化されます。昨年、津市センターパレスホールを売却し、ホテルのバンケットホールとしてリニューアルオープンしたの続き、老朽化した市営駐車場にも民間企業による設備投資を呼び込みます。

津センターパレスビルにとどまらず、中心市街地全体の土地・建物の利用を促進し、価値を高めていくことは、大門・丸之内地区未来ビジョンに掲げる主要な将来目標です。津市は地権者へのヒアリングを重ね、将来への思いや意向をお預かりしつつ、事業を展開したい方々のニーズをご登録いただくことで、時代に即した土地活用につながるシステムづくりに着手します。

■行政だからできること

社会情勢や人々の価値観が大きく変容する時代にあって、市民の皆さまのご意向を尊重したまちづくりは、日々の快適な暮らしを実現するための社会基盤整備とは別の時間軸で捉える必要があります。

生まれ育った土地に誇りと愛着を持つ地元の皆さまのお気持ちを最大限に尊重しながら、腰を据えてご納得いただけるまちづくりに取り組んでまいります。

10.都市空間 10-(6)-① 津興橋の架け替え

整備方針とスケジュール

整備方針

日当り交通量 約16,000台/日 ⇒ 重要な橋梁
建設後85年が経過(昭和5(1930)年 鉄道橋
として架橋、昭和36(1961)年 道路供用)
⇒ 老朽化による橋の損傷が顕著
地震時に通行を確保すべき道路上の橋梁
⇒ 耐震対策が必要

架け替えの方針を決定

【計画事業期間:2016年度(平成28年度)
～2026年度(令和8年度)】

※H28年度:道路メンテナンス事業補助(補助率55%)
に採択

計画スケジュール

年度	内容
H27	橋梁予備設計
H28	【補助事業化】橋梁設計・用地補償調査
H29	用地買収
H30	仮橋設置工事
R1	仮橋設置工事
R2	仮橋設置工事・旧橋撤去工事
R3	旧橋撤去工事・下部工工事(橋台)
R4	旧橋撤去工事・下部工工事(橋脚)
R5	旧橋撤去工事・下部工工事(橋台・橋脚)
R6	下部工工事(橋台・橋脚)・上部工製作工事
R7	上部工架設工事・仮橋撤去工事・取付道路工事
R8	仮橋撤去工事・取付道路工事

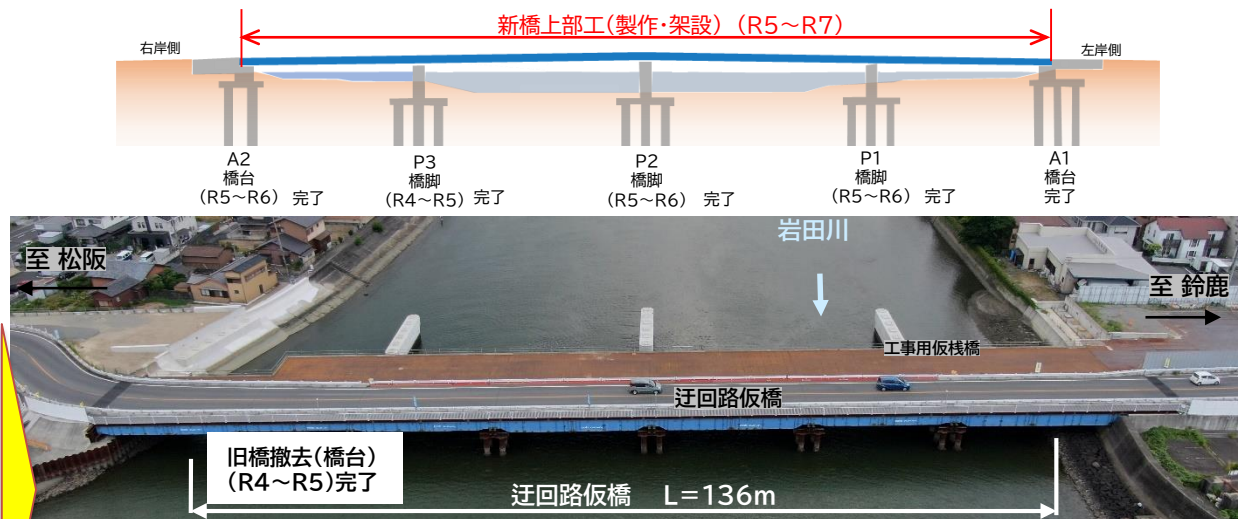
事業費

単位:百万円

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	計
事業費	20	59	114	263	459	645	658	580	879	771	371	477	5296
(国補助)	-	25	41	143	248	336	349	310	428	389	189	380	2838

架け替え工事

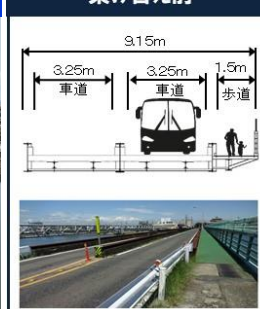
令和5年度に旧橋部の全ての撤去が完了し、新橋脚1基を設置しました。
現在、新橋が完了し、取付道路工事の施工に取りかかっています。



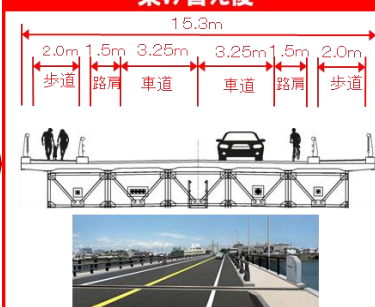
現在の状況

令和8年2月現在

架け替え前



架け替え後



架け替えに伴い、前後の道路形態に併せ両側歩道を整備

架け替え後



令和7年度に
車道と上流側歩道の
暫定供用開始

総事業費
約53.0億円(見込み)

【新橋橋長 L=136m】

10.都市空間 10-(6)-②【市長コラム】津興橋を架け替えます

令和元年11月1日号 広報津より



津興橋を架け替えます

津市長 前葉 泰幸

岩田川に架かる津興橋は伊勢電気鉄道(後の近鉄伊勢線)の鉄道橋として昭和5年につくられました。昭和36年の廃線以降、線路跡は市道塔世橋南郊線(通称 近鉄道路)として活用され、道路橋に転用された津興橋は現在も1日平均1万6,000台の車両の通行を支えています。

来年90歳になる津興橋は津市が管理する橋梁の中では最古参ですが、もともとは鉄道橋として列車の荷重でたわまないよう頑丈な鋼でつくられており、関東大震災級の地震にも耐えられるような設計となっています。阪神淡路大震災の翌年には落橋防止装置を設置し、地震動の衝撃を緩和して橋桁の落下を防ぐ耐震対策を実施しました。

しかしながら、老朽化による部材の損傷は著しく、平成25年、市が橋長15m以上の308橋を対象に橋梁長寿命化修繕計画を策定した際、維持管理対策の優先順位は5番目となりました。

市内を南北に貫く幹線道路に架かる重要な橋だけに、津興橋の修繕方法については慎重に検討する必要があります。平成26年から27年にかけて津興橋に近接目視調査と現有耐力調査を実施したところ、現段階で車両規制を行う必要はないものの、南海トラフ級の大地震が発生した場合、橋桁を支える下部に損傷が生じることが想定されるという結果になりました。

津興橋の下部は、現在では原則として避けなければならない耐震性に劣る無筋コンクリートの橋脚が採用されています。幅広のどっしりとした6基の橋脚は橋脚間が狭く、水害時には流木などがつかえて川の流れを妨げることになりかねないため、このままの姿では現行の設置基準を満たすことはできません。試算の結果、橋の下部を大幅に改良する大規模修繕は架け替え以上の工事費が必要になるとされたため、津興橋の最善の老朽化対策は架け替えであるとの結論に達しました。

当初、架け替え事業の財源として検討していたのは、平成24年度から始まった国からの「防災・安全交付金」でした。インフラの老朽化が社会問題化する中、橋やトンネルなどの長寿命化計画を策定して点検や修繕事業を実施しようとする自治体に対し重点的に予算を配分する制度です。

しかし、薄く広く多くの事業に充てられる交付金はそれぞれの自治体に配分される額に限りがあり、複数年かけて実施することになる数十億円規模の事業を賄うだけの額が毎年十分に確保される見通しが立たないという問題がありました。

同様の大規模な老朽化対策事業を抱える全国の自治体からも窮状を訴える声が相次ぎ、国は橋脚の補強や橋梁の架け替えを集中的に支援する仕組みを創設しました。対象事業を特定しない交付金ではなく、あらかじめ国が自治体の大型事業を指定して複数年に渡って事業の財源を保証する「大規模修繕・更新補助制度」です。

平成27年度から始まったこの制度にいち早く手を挙げた津市は東海地方の更新事業第1号として採択されました。懸案だった津興橋の架け替え事業は平成28年度の設計・調査の段階から補助の対象となり、総事業費35.8億円のうち、55%にあたる19.7億円が国から交付されることとなったのです。

工事に着手したのは昨年6月。仮橋は既に出来上がっており、今月半ばから仮橋と現道を接続する工事が始まります。年内には仮橋の迂回路へと通行が切り替わり、来年度から90年の歴史を刻んできた旧橋の撤去に取り掛かります。

新しい橋は支持層の45mまで杭を打ち込み耐震性を高めるとともに、橋脚を3基に減らし岩田川の流れをよりスムーズにすることで水害の危険性を軽減させます。幅員は現況の9.15mから15.3mまで広げ両側に歩道を設けて交通の安全を確保します。

鉄道橋ならではの重厚な津興橋のたたずまいとはお別れですが、安全性と利便性が高まる新しい津興橋が令和7年度中に完成する予定です。着実に事業を進めてまいります。来年からしばらくの間、仮橋での通行にどうぞご協力ください。

10.都市空間 10-(7) 都市計画道路上浜元町線（久居工区）

県と市でつくる都市計画道路

都市計画道路 上浜元町線は、津地域と久居地域を結ぶ重要な幹線道路です。

このうち、中勢バイパスから国道165号の間の区間は、県と市で役割分担をして事業を進めてきました。

津市施工部分については、平成23年度から未供用区間の幹線道路の整備に事業着手し、平成30年8月末に供用を開始しました。

続く三重県施工区間については平成26年度に事業化し、平成29年度より幅員狭小区間の解消、道路の冠水対策、歩行空間の確保を目的に道路拡幅工事を進めていただいていたが、ついに令和4年3月28日、800mの2車線化・歩道整備が完成しました。

津市施工区間(750m)

事業期間：平成23年度～平成30年度
総事業費：10.7億円

三重県施工区間(800m)

事業期間：平成26年度～令和3年度
総事業費：7.1億円

令和4年3月28日 完成！

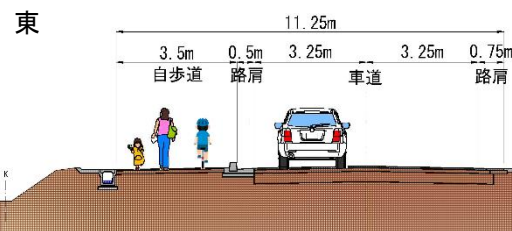
相川

23
中勢バイパス



百万円

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	合計
市	事業費	93.9	110.1	331.1	120.6	76.3	117.8	131.5	92.8				1074.1
	内、合併 特例債	90.1	104.6	313.7	113.6	72.5	100.8	119.0	77.7				979.6
県	事業費				68.3	57.1	78.8	41.7	55.7	147.0	170.1	90.7	709.4



10.都市空間 10-(8)-① 新相川橋の架け替え (県事業)

県管理河川の早期整備に向けた予算に係る新たな仕組みづくり

【新相川橋の架け替え事業】

相川の河川改修でネック点となっている新相川橋の架け替えには、工業用水管などの支障物件の移転も併せて行う必要があり莫大な事業費が必要となるため、平成27年度に三重県が事業計画の見直しを行い、新相川橋の架け替えにより先に市道に架かる相川橋から黒木橋間の暫定改良が進められている。

早期に治水安全度を向上させるには、
ネック点の解消(抜本的対策)をする**集中的な投資**が必要!!

津市から
新たな
補助金制度
の要望

〈令和元年度〉

特に優先度の高い都道府県の
大規模事業等を
計画的・集中的に推進するため**国**が
個別補助事業制度を創設

創設された個別補助事業の
大規模特定河川事業に
相川水系相川が採択された

大規模特定河川事業<相川水系相川>



◆事業費 (単位: 百万円)

	R1~R5	R6	R7	R8	合計
当初	1,148.7	0	0	0	1,148.7
補正	398.7	557.0	510.0		1,465.7
計	1,547.4	557.0	510.0	0.0	2,614.4

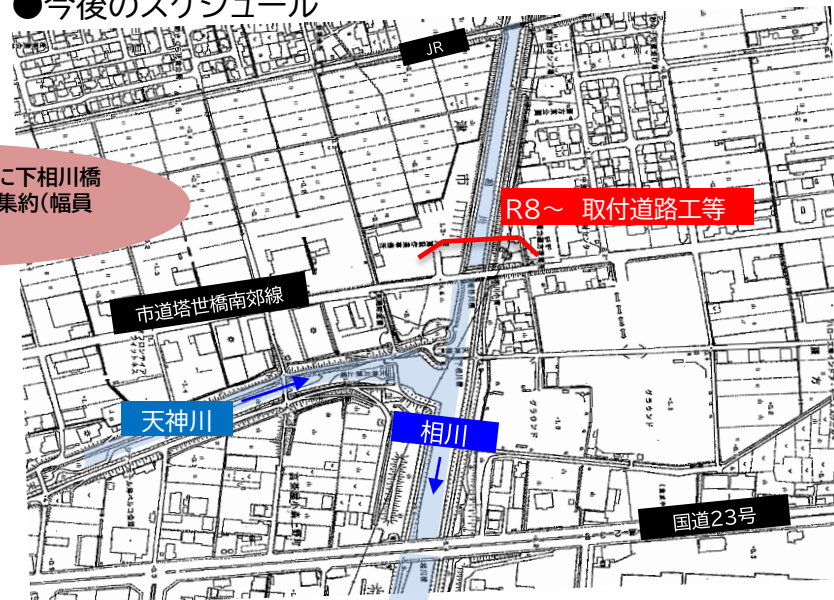
【令和8年度~】

内容: 取付道路工等

事業費: 510,000千円(R7補正)

※当該事業費は毎年、三重県のホームページで公表される予算の資料に基づいており、社会経済情勢等の変化により変更することがあります。

●今後のスケジュール



現在の新相川橋(幅員7m)に下相川橋(幅員2.5m)の歩道機能を集約(幅員9.5m)します

【全体計画】

事業内容

橋梁架替N=1橋(橋長45m、幅員9.5m)

全体事業費

26億7,000万円

橋梁23億9,000万円

・橋梁部11億8,000万円(うち17.9%を津市が負担)

・占用物件移転補償12億1,000万円

捷水路整備2億8,000万円

事業期間

令和元年度~令和9年度

令和元年6月1日号 広報津より



Mayor's Column

新相川橋の架け替え事業が実現するまで
～新たな仕組み「大規模特定河川事業」～

津市長 前葉 泰幸



■計画的に進む「一級河川」の整備

津市を西から東へと流れ、伊勢湾に注ぎ込む数々の河川のうち、奈良県境に源を発する雲出川は「一級河川」に指定され、中下流部は国が管理しています。

一級河川は規模が大きく、ひとたび災害が起こるとその被害は甚大で、社会経済への影響は一地方の経済にとどまりません。そのため、国は雲出川に対し、毎年6億円ほどかけて整備事業を実施しており、久居の木造町での河道掘削に続き、今年度は雲出伊倉津町高峯地区や香良洲町川原地区での堤防整備に取り掛かります。

■県の意向にそえない「二級河川」の予算額

一方、中ノ川、田中川、志登茂川、安濃川、岩田川、相川は、規模の面から「二級河川」として、三重県の管理下にあります。

中でも、風早池を源流とする相川の整備は、地元の皆さまにとって長年の悲願となっています。

最上流部の久居インター周辺には総合医療機関や消防、警察などの公的施設、大型小売店舗が立ち並び、下流部はJR紀勢本線、国道23号など重要な交通網が横断する相川ですが、流域には時間30mm程度の降雨で浸水する地域があるなど2年に1度の割合で洪水被害が発生し、地元に住まう市民の生活や都市機能が脅かされています。

県も相川の整備効果の高さから約70億円の事業費を見込んだ整備計画を策定し、平成22年には下流側から拡幅工事が始まりました。

ところが、平成26年、河川の拡幅に伴い近鉄道

路の新相川橋を架け替える大工事を目前にして、相川の整備事業は暗礁に乗り上げました。架け替えには16億円もの事業費が必要となるのに対し、年平均にして6,000万円程度の予算では、1本の橋の架け替えに30年近くかかる計算になってしまいうからです。

これには訳があります。三重県は防災・安全交付金を財源として河川改修事業を進めていますが、その交付金の額は平成30年度当初予算で7億6,500万円ほどです。津市内に配分される額は5,100万円ほどで、これではごくわずかの事業量しか進めることはできません。

国から受け取る交付金をどの河川の事業に充てるのかは、県の判断に委ねられています。仮に相川以外に36ある県管理河川の整備を全て中断し、相川だけに交付金を充当すれば2～3年で橋を架け替えることは可能です。しかし、県土の均衡ある発展を目指す県には到底できない相談です。

■予算獲得への新たな提案

そこで津市は、思い切った提案をすることにしました。相川の事例のように数年の間、多額の費用がかかる大事業に対し、別枠の予算を確保する仕組みの創設を国に求めることにしたのです。この新たな予算は、従来のようにどの河川にも公平に薄く広く充当するタイプの「交付金」ではなく、国がピンポイントで予算を執行する河川を指定できる「補助金」とすることを要望しました。

■逆風の下で

国土交通省や財務省の幹部には面談のたびに窮状を訴え、地元国会議員や県知事にも賛同を願いました。中部地方の河川整備を求める期成会では津市長に与えられるたった1分の発言時間をこの制度創設提案のみに割くなどして要望活動を重ねましたが、国の反応は芳しくありません。

「公共事業予算の全体枠が増えない状況下で新たな事業創設は難しい」。さらには、予算を総括する担当者の口から「地方が自由に使える交付金

ではなく、国が事業を指定する補助金を要望するのは地方分権に逆行するのではないか」という批判的なご意見も頂戴しました。

さすがに心が折れそうになりましたが、既存の交付金の仕組みの中で相川の事業を先に進めることは不可能なのです。愚直に行動するしかないと思腹をくくり、関係部局へのアプローチを続ける中、昨年の夏を過ぎたあたりから風向きが変わってきました。

■気運が高まり提案が実現

西日本を中心に全国的な大雨をもたらした平成30年7月豪雨の甚大な被害、台風21号での関西空港の閉鎖、北海道胆振東部地震による発電所の停止など、全国で相次いだ大規模災害を受け、国は、国民生活や社会経済活動に不可欠な重要インフラの緊急点検を実施する方針を打ち出しました。結果は12月に取りまとめられ、7兆円規模の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の閣議決定がなされました。

もちろん、河川事業にも別枠の予算が計上され、その中に、津市がこれまで提案してきた補助事業の仕組みが「大規模特定河川事業」として創設されることになりました。採択の基準は「流下能力が低く、氾濫のおそれがある区間で橋梁の改築や放水路の整備などの集中的な投資が必要なもの」となっており、新相川橋の架け替えはまさにこの事業に相当します。期間が8年の補助事業として採択され、今年度、相川には1億5,000万円の予算が配分されました。

時宜を得た予算の獲得により津市はようやく長年の懸案の突破口を開くことができたわけですが、くらしを守るための事業が制度のはざままで立ち往生する事例は相川に限ったことではありません。知恵を絞り、手法を凝らし、解決するまであきらめずに粘り抜く強い心をもって今後も市政に携わってまいります。

10.都市空間

10-(8)-③ 一般県道一志出家線の道路改良・

中川原橋の架け替え



Tsu City

以前の状況

①大型車の対向困難



②不十分な歩行空間



③橋梁の老朽化

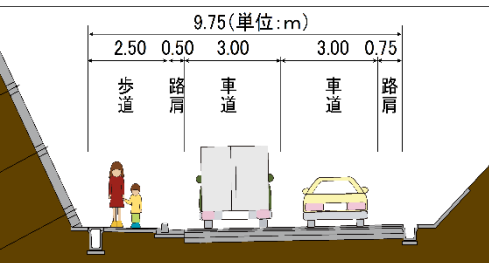
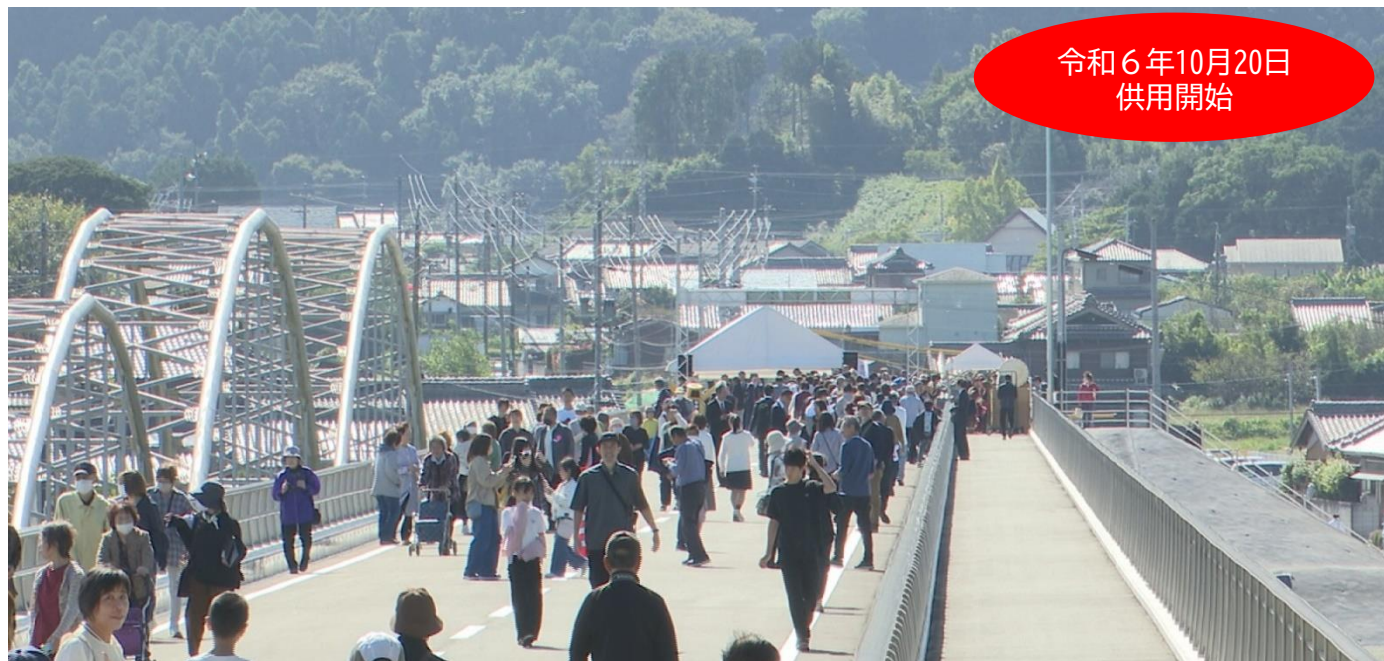


事業概要

架橋後60年が経過し老朽化しているため、「円滑な自動車交通の確保」、「歩行者の通行空間の確保」、「橋梁の老朽化対策」のため三重県において架け替えを含めた道路改良事業を実施

事業期間	H18年度～
全体事業費	38億1千万円
事業延長	L=1.3km
計画幅員	W=6.0(9.75)m
主要構造物	橋梁2橋

令和6年10月20日
供用開始



整備効果

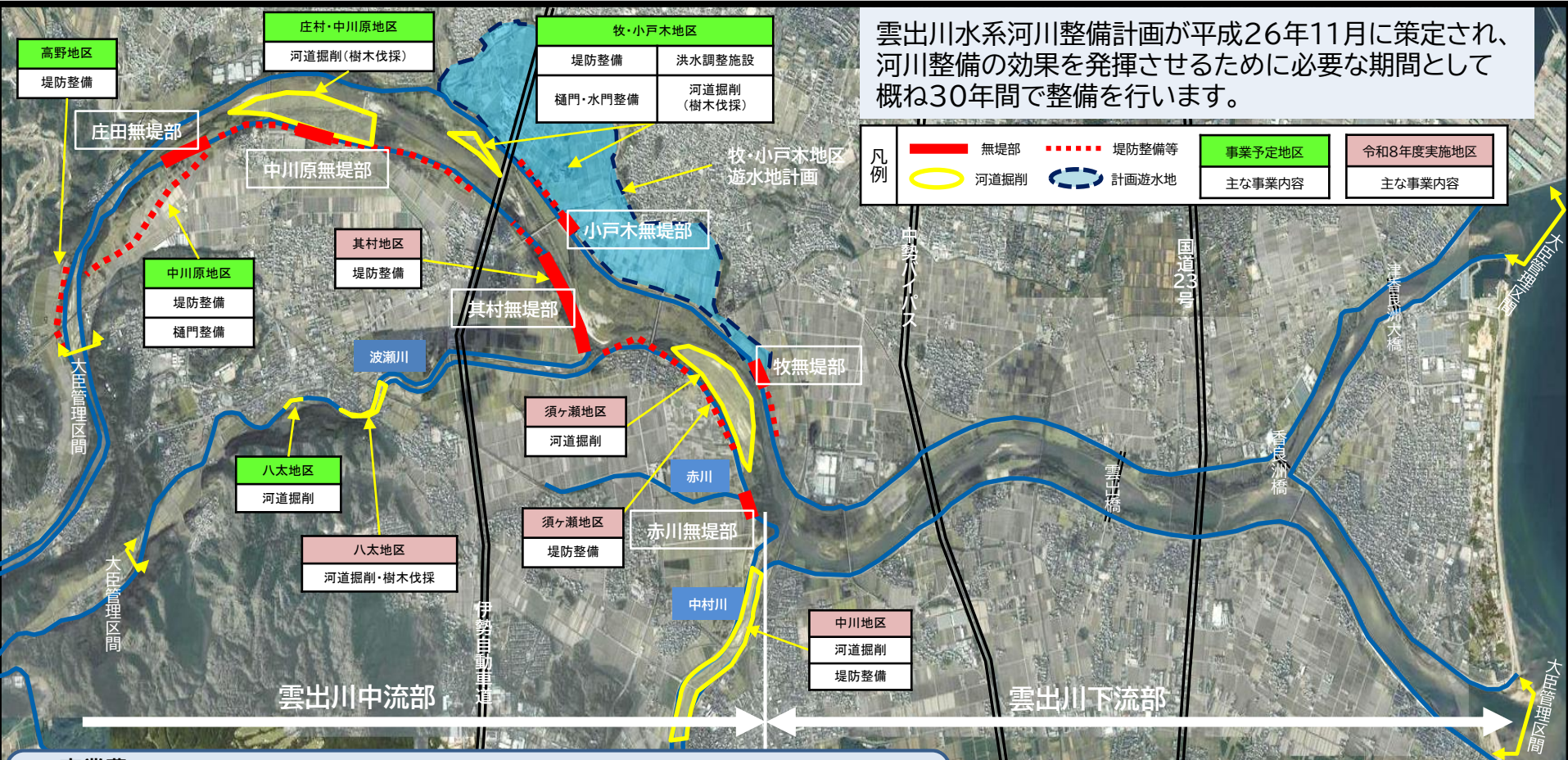
- ・車道の2車線化により、渋滞の緩和など自動車や道路利用者が円滑に移動できる
- ・歩道の設置により、安全な歩行空間が確保
- ・地震や風水害など災害時にも利用できる道路ネットワークの構築

10.都市空間

10-(8)-④ 雲出川水系河川整備計画に基づく整備

雲出川水系河川整備計画が平成26年11月に策定され、河川整備の効果を発揮させるために必要な期間として概ね30年間で整備を行います。

凡例	無堤部	堤防整備等	事業予定地区	令和8年度実施地区
	河道掘削	計画遊水地	主な事業内容	主な事業内容



■事業費 <一般河川改修>

※河川維持修繕は除く。

凡例: 3か年緊急対策

5か年加速化対策

第1次実施中期計画

【単位:億円】

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	計
当初	9.84	7.87	7.31	6.28	12.6	14.46	6.84	6.63	8.5	9.77	10.08	9.80	109.98
うち 国土強靱化					8.66	8.32							16.98
補正	3.67	2.85	0.7	1.6	2.3	13.98	7.21	7.25	9.59	10.6	11.35		71.10
うち 国土強靱化				1.6		13.98	7.21	7.25	9.59	10.6	11.35		61.58
計	13.51	10.72	8.01	7.88	14.9	28.44	14.05	13.88	18.09	20.37	21.43	9.80	181.08
うち 国土強靱化				1.6	8.66	22.3	7.21	7.25	9.59	10.6	11.35		78.56

令和7年度

補正予算 11.35億円

令和8年度

当初予算 9.80億円

※河川維持修繕は除く。

【事業内容】

雲出川	河道掘削
須ヶ瀬地区	築堤護岸
須ヶ瀬・其村地区	築堤護岸
中村川	河道掘削・築堤護岸
嬉野中川地区	河道掘削・築堤護岸
波瀬川	河道掘削
八太地区	河道掘削



国土強靱化 3か年緊急対策予算 (H30年度補正～R2年度当初)	国土強靱化 5か年加速化対策予算 (R2年度補正～R7年度当初)	国土強靱化 実施中期計画予算 (R7年度補正～)
計 18.58 億円	計 48.63 億円	計 21.15 億円

令和5年2月1日号 広報津より



雲出川の洪水対策

津市長 前葉 泰幸



雲出川は三重と奈良の県境に位置する三峰山に源を発する一級河川です。幹川の流路延長は55km。美杉町川上から八手俣川などの支川を合わせて伊勢平野に至り、長野川、波瀬川などを合流して香良洲で雲出古川と分派し伊勢湾に注ぎ込みます。

550kmに広がる流域の平野部から河口部にかけては、肥沃な土壌に恵まれた優良農地として一志米や香良洲梨の生産が盛んな反面、扇状地と三角州という地形的特徴に起因する川の氾濫に悩まされてきた地域でもあります。水害の歴史は古く、江戸時代には30回以上も洪水に見舞われ、川堤を補修した記録が残っています。

明治に入ると三重県により護岸や水流の制御など河川の特性に合わせた伝統的な工法による改修が施され、昭和31(1956)年からは中下流部で本格的な局所改良工事が始まりました。しかし、上流部に日本有数の多雨地域を抱える雲出川は毎年のように氾濫を繰り返し、昭和34(1959)年の伊勢湾台風による未曾有の被害を契機として、雲出川の管理は県から国に切り替わり、治水事業は国直轄で行われることになりました。河口部では高潮対策事業が実施され、昭和41(1966)年に雲出川が一級河川の指定を受けると、国は「工事実施基本計画」を策定し、下流部の築堤事業にも着手しました。昭和47(1972)年には三重県が支流の八手俣川に洪水調節機能を持つ君ヶ野ダムを完成させたも

のの、なかなか氾濫は収まらず、昭和57(1982)年に床上浸水406戸、浸水面積977haの観測史上最大流量を記録する大洪水が発生しました。

この浸水被害が特に深刻だったのは中流部に11カ所ある霞堤と呼ばれる無堤部でした。無堤部からの洪水が一時的に農地などに湛水することで洪水調節機能が発揮され、下流の浸水被害を軽減することが期待されるのですが、溢れた水は農地を超え一段高いところにある宅地にまで押し寄せてしまったのです。

昭和61(1986)年、国は「工事実施基本計画」を改定し無堤部対策に乗り出します。河口から波瀬川合流点までの下流部で築堤や河床掘削を実施し、安全度を強化した上で、中流5カ所の無堤部に順次築堤などの対策が講じられました。

その後、平成16(2004)年に発生した100戸を超える浸水被害と、家屋への浸水はなかったものの平成21(2009)年に生じた浸水は残る6カ所の無堤部からの氾濫によるものでした。

河川整備をさらに強力に進めることを求める流域住民の声を受け、津市も三重県とともに要望を重ねた結果、平成26(2014)年、国は向こう30年を対象期間とする「雲出川水系河川整備計画」を策定しました。

総事業費304億円に上るこの巨大プロジェクトには、昭和57年洪水と同規模の洪水が発生した場合においても家屋浸水被害を防止することが目標として掲げられています。下流部の水位低下対策として流下断面を増やす取り組みが始まり、雲出島貫、木造、須ヶ瀬で河道掘削や樹木伐開が進め

られ、香良洲の川原、雲出伊倉津の高峯では堤防の堤体強化や浸透対策が実施されました。

当初、これら下流部の事業期間は10年程度と想定されていましたが、平成30年度から始まった国の「防災・減災、国土強靱化事業」による予算上乗せが功を奏し、今年度までに112億円が投じられ、2年前倒しでほぼ完了となります。

下流部の安全がおおむね確保されるに至ったことで、来年度から雲出川の整備は新たな局面を迎えます。いよいよ国が本格的に中流部の無堤部対策に取りかかり、河口に向かって右岸側の須ヶ瀬、其村地区においては、堤防のかさ上げが段階的に実施されることになります。左岸側の牧、小戸木地区では、無堤部における堤防のかさ上げで安全性を高めた上で、洪水調整施設としての遊水地を整備することにより、現在の遊水機能が活かされます。これは、農地への計画浸水を許容し、流域が一体となって治水安全度の向上を図る「流域治水」を推進しようとするものです。

無堤部を締め切られる右岸側には、新たな雨水排水問題が生じます。津市は、雲出川と波瀬川に挟まれた区域の雨水排水計画を策定し、調整池の新設、水路やポンプの整備などに取り組みます。左岸側の農地には、浸水する場合に備えた経済的な対策が講じられることとなります。国が地権者との具体的な協議を開始するに当たっては、津市も地元調整に参画します。

流域にお住まいの皆さま方の生活を浸水から守るべく、雲出川の整備を進める国に協力し、事前防災・減災対策の着実な実施につなげてまいります。

10.都市空間

10-(9)-① 道路・橋梁及び下水道施設の維持修繕事業の強化

道路・橋梁

【予算の現状】道路整備(4大プロジェクト関連事業除く)及び、
道路・橋梁の維持工事等に係る予算
平成24年度→約19億3千万円
内訳:道路整備費(10億8千万円)、道路維持費(8億4千万円)、橋梁維持費(1千万円)

【課題】・市道延長は3,437kmと膨大(うち2,272kmが舗装道路)
・橋梁は、2,368橋(橋長2m以上)あり、50年以上経過している橋梁
は423橋(約18%)で、20年後には1,705橋(約72%)となる。
(平成24年度末現在)

高度経済成長期に建設された施設の老朽化が進み、安全性の低下が
懸念される。

下水道施設

【予算の現状】下水道整備・維持改築等予算
平成24年度→約33億9千万円
内訳:下水道整備費(30億6千万円)、下水道維持改築費(3億3千万円)

【課題】・下水道普及率:43.2%
・管きょ総延長:約861km(うち50年以上経過管きょ:約50km)
・処理場・ポンプ場:27施設(うち30年以上経過施設:12施設)
(平成24年度末現在)

下水道の普及拡大を推進し、既存施設の老朽化対策に努めな
ければならない。

事前防災重視の予防的メンテナンスによる老朽化対策を進めます

橋梁長寿命化修繕計画・舗装維持管理計画を策定

下水道長寿命化計画に基づき管更生工事等を実施、令和元年度から
ストックマネジメント計画を策定し計画に基づき改築工事等を実施

計画に基づく事業の実施

※国の交付金を活用

【令和7年度】

事業内訳		予算額(円)	財源内訳		
			国庫支出金	地方債	一般財源
道路維持	舗装維持管理強化事業	494,498,000	242,099,000	238,900,000	13,499,000
	道路構造物修繕(更新)事業	11,250,000	5,500,000	4,900,000	850,000
橋梁維持	橋りょう長寿命化修繕事業	303,650,000	162,370,000	90,600,000	50,680,000
	道路構造物長寿命化修繕事業	78,600,000	42,185,000	31,000,000	5,415,000
合計		887,998,000	452,154,000	365,400,000	70,444,000

【令和8年度】

事業内訳		予算額(円)	財源内訳		
			国庫支出金	地方債	一般財源
道路維持	舗装維持管理強化事業	385,028,000	205,276,000	153,800,000	25,952,000
	道路構造物修繕(更新)事業	78,130,000	34,254,000	30,800,000	13,076,000
橋梁維持	橋りょう長寿命化修繕事業	819,179,000	428,960,000	315,300,000	74,919,000
	道路構造物長寿命化修繕事業	1,521,000	837,000	0	684,000
合計		1,283,858,000	669,327,000	499,900,000	114,631,000

【令和7年度】

事業内訳		予算額(円)	財源内訳		
			国庫支出金	地方債	一般財源
桜橋ポンプ場ポンプ設備(1号ポンプ等)改築工事 (令和6～8年度継続事業 令和7年度分)		400,000,000	200,000,000	200,000,000	
白塚新町ポンプ場沈砂池設備(コンベア・ホッパー)改築工事		385,000,000	192,500,000	192,500,000	0
東丸之内地区下水道管更生工事		64,900,000	28,680,000	33,800,000	2,420,000
東丸之内及び大門地区下水道管更生工事 (令和7年度2月補正)		100,000,000	32,000,000	64,300,000	3,700,000
合計		949,900,000	453,180,000	490,600,000	6,120,000

【令和8年度】

事業内訳		予算額(円)	財源内訳		
			国庫支出金	地方債	一般財源
桜橋ポンプ場ポンプ設備(1号ポンプ等)改築工事 (令和6～8年度継続事業 令和8年度分)		261,200,000	130,500,000	130,600,000	100,000
白塚新町ポンプ場沈砂池設備(除塵機)改築工事 (令和8～9年度継続事業 令和8年度分)		2,000,000	1,000,000	1,000,000	0
中央浄化センターポンプ棟電気設備改築工事 (令和8～9年度継続事業 令和8年度分)		3,000,000	1,500,000	1,500,000	0
合計		266,200,000	133,000,000	133,100,000	100,000

10.都市空間

10-(9)-② 公共土木施設維持事業の

維持管理予算の状況

公共土木施設の
概要

(令和7年4月1日現在)

市道

11,537路線 延長約3,536km

河川

124河川 延長約167km

公園

646箇所 約229ha

自治会等の主な要望

- 舗装を直してほしい。側溝に蓋をしてほしい
- 河川のしゅんせつをしてほしい
- 公園の遊具を直してほしい

地域懇談会での主な意見

- 道路に傷みがあるので、直してほしい
- 側溝に蓋をしてほしい
- 公園のフェンスを張り替えてほしい



地域懇談会の様子

道路・河川・公園の維持管理に対する対応

- 自治会等の要望等
- 地域懇談会での意見



要望内容を精査し順次施工

- 道路等施設のパトロール
- 市民からの情報提供



緊急性を見極め即対応

公共土木施設の抱える課題

施設の老朽化等

修繕等の経費増加

市民等からの要望の増加

迅速・適切な維持管理が求められる

道路、河川、公園等の維持事業予算の確保が必要

【単位:千円】

事業名	R8年度	R7年度	R6年度
道路維持事業	1,277,737	1,173,869	1,592,333
橋りょう維持事業	1,180,839	755,894	1,264,199
交通安全施設等維持・整備事業	45,839	51,243	50,406
河川維持事業	163,290	158,070	194,430
公園維持事業	304,292	315,084	312,260
地域インフラ維持・補修事業	197,060	197,060	197,060
合 計	3,026,367	2,607,663	3,610,688

10.都市空間 10-(10)-① 海岸堤防の整備①

			現在の堤防高	事業費	事業概要
津松阪港海岸	津地区	① 栗真	TP+6.0m (H30年度～R5年度 完了)	20.1億円	L=1,165m (令和6年3月完了)
		② 栗真町屋	TP+6.0m (H23年度～R3年度 完了)	63.0億円	L=2,062m (令和3年6月完了)
		③ 阿漕浦・御殿場	TP+6.0m (H23年度～R5年度 完了)	78.0億円	L=3,485m (令和6年3月完了)
		④ 賛崎	TP+6.0m (H14年度～H23年度 完了)	43.0億円	L=2,158m (平成24年3月完了)
	⑤ 香良洲地区		TP+6.0m (H4年度～H22年度 完了)	71.0億円	L=2,350m (平成22年4月完了)
⑥ 香良洲漁港海岸			TP+6.0m (R元年度～R3年度 完了)	2.1億円	L=360m (令和4年2月完了)

老朽化した海岸堤防の改修(高潮対策)により、高潮や地震・津波による被害が軽減

* TP：東京湾平均海面高さ

国の事業

県の事業

市の事業



10.都市空間 10-(10)-② 海岸堤防の整備②

老朽化した海岸堤防の改修（高潮対策）により、高潮や地震・津波による被害が軽減

* TP: 東京湾平均海面高さ

国の事業

県の事業

市の事業

		現在の堤防高	堤防整備の計画	事業費	事業概要
津北部地域 海岸	① 千里地区海岸 ② 上野地区海岸 ③ 白塚地区海岸	TP+4.5m～ 5.5m	TP+6.0m (H29年度より 事業着手)	全体事業費 71.1億円 【これまでの事業費】 H29～R7年度 30.3億円 R8年度予算 当初 5.3億円	【千里地区】 <令和7年度> 本体工事 L=102m <令和7～8年度> 本体工事 L=395m <令和8～9年度> 本体工事 L=150m 【上野地区】 <平成30～令和7年度> 本体工事 L=1,588m <令和7～8年度> 本体工事 L=70m 【白塚地区】 <令和4～7年度> 本体工事 L=924m
	白塚漁港海岸 ④ (白塚地区) ⑤ (河芸地区)	TP+4.0m～ 5.1m	TP+6.0m (H30年度より 事業着手)	全体事業費 23.7億円 【これまでの事業費】 H30～R7年度 21.0億円 R8年度予算 当初 1.2億円	【白塚地区】 <令和1～5年度> 本体工事 L= 1,187m 【河芸地区】 <令和4～7年度> 本体工事 L= 591m <令和7～8年度> 本体工事 L= 263m <令和8～9年度> 本体工事 L=40m



令和6年1月1日号 広報津より

Vol.138(2024.1.1)
市長
コラム
Mayor's Column

完成目前の大型インフラ

津市長 前葉 泰幸



■国直轄の港湾海岸堤防整備が完了へ

伊勢湾岸の堤防は、昭和28(1953)年に来襲した台風13号と、昭和34(1959)年の伊勢湾台風により壊滅的な被害を受けたことを契機に、三重県が災害復旧事業として築造したものです。

津市沿岸部は昭和38(1963)年に完成し、栗真町屋以南の海岸については昭和46(1971)年に津松阪港として重要港湾に指定されたことにより国直轄の港湾事業として堤防の整備が行われることになりました。

津松阪港の整備事業は平成4(1992)年度に、まず香良洲工区(2,350m、71億円)から開始され、平成14(2002)年度からの10年間で費崎工区(2,158m、43億円)も完了。阿漕浦御殿場工区(3,485m)と栗真町屋工区(2,062m)の事業が採択されたのは平成23(2011)年度で、令和2年度には栗真工区(1,165m)への延伸が決まりました。160億円が投じられたこの区間もこの春完了する見込みで、栗真から香良洲まで全長11.2kmにわたる直轄港湾海岸堤防がついに完成の日を迎えます。



津市市街地と企業や交通施設、病院などを津波・高潮の浸水から防護するために、国は堤防の老朽化対策だけでなく、南海トラフ地震発生に備えた耐震化も施す抜本的な改良を行っています。

天端高6mへのかさ上げと劣化コンクリートの打ち換えによる堤防強化に加え、土質調査の結果、地盤が弱く液状化対策が必要と判断された三重大学東側や相川河口付近など1,908mの区間では、地盤改良工事が実施されました。

津ヨットハーバーへの入口となっている堤防開口部には、国内最大幅のフラップゲート式陸間が設けられました。平時は入口の道路面に格納されている径間20.6m、有効高1.2mのゲートが浸水時の水位上昇とともに人為操作なしで路面から自動的に浮上して開口部を閉鎖します。

■県の海岸堤防整備の展開

国の港湾堤防事業の進捗を受け、三重県も栗真より北側の全長5.8kmにわたって高さ6mの堤防整備を進めています。漁港事業では、今年度、白塚が完了し、河芸でも工事が始まりました。海岸事業は現在上野地区と白塚地区において進行中で、東千里での事業実施も昨年夏に決定したところです。

■今年完成予定の大谷踏切

津市が事業主体の道路インフラも完成が近づいています。

津駅のすぐ北の大谷踏切は、総事業費34.6億円の大規模事業です。踏切の拡幅に続く近鉄架道橋移設は難工事ですが、昨年7月に仮桁架設が完了し、現在、旧橋台を撤去して高さ3.2mの橋台を新設する工事が進行中です。

踏切道は、2.5mから11mに広がり、3mの歩道が設けられます。踏切東側に立地する橋北中学校へは、現在、鉄道の西側区域から243人の生徒が自転車通勤しています。全員が護国神社東の踏切を渡っていますが、そのうち97人は大谷踏切の完成に伴い、遠回りすることなく安全に通勤できるようになります。



■令和7年度中の完成を目指す津興橋

岩田川の河口に架かる津興橋の架け替えは、市が主体となる事業としては極めて大規模なもので、総事業費47.7億円を見込んでいます。昨年春には橋脚1基が姿を現し、来春までに、残る橋脚2基と橋台を完成させる予定です。上部工、すなわち橋そのものの工事昨年春に発注し、現在、工場で製作が進んでいます。いよいよ令和7年度中に新しい橋がその姿を現します。



■大型インフラ事業を進める力

都市の基盤となる大型インフラの建設には、明快なビジョンとともに巨額の予算と長い期間が必要です。昨年春に全通した中勢バイパス、本年完成予定の津松阪港の整備事業は、国が昭和の終わりから平成初期にかけて着手し、長らく工事が進んできたところを、粘り強く予算獲得要望を続け、令和に入ってから住民の皆さま方と完成の喜びを共にすることができました。大谷踏切の拡幅と津興橋の架け替え事業については、長く温められていた構想を、平成の終わりに津市が財源を新しい国庫補助制度に求めることにより実現したものです。

今後は、志登茂川河口架橋と下部田垂水線の整備が三重県の事業として進められることが決まっており、長年、夢として語られてきた第3の江戸橋と鉄道との立体交差により市街地を東西に結ぶ道路が現実のものとなろうとしています。

大型インフラは完成して初めて期待された効果を提供することが可能になります。住民が受益の機会を逸することなく、時宜にかなった利便性を享受するには、早期完成という視点が何より重要です。事業化の実現と着実な事業推進に向け、今後も国、県との協調を図りつつ、戦略的に取り組んでまいります。

平成29年9月1日号 広報津より



Mayor's Column

誰が堤防をつくるのか

津市長 前葉 泰幸



津市の海岸堤防は、昭和28年の台風13号と昭和34年の伊勢湾台風による被害を契機として整備されたものがほとんどです。築造から50年以上が経過し、老朽化による防護機能の低下が懸念されています。

現在、津南部の香良洲から栗真町屋までの海岸堤防は、国が抜本的な改修を加えています。この一帯は重要港湾・津松阪港の区域として、平成4年度から始まった国直轄の事業が計画的に進められているのです。香良洲漁港海岸については、津市の管理のもとで事業を実施し海岸保全施設の整備を完了しています。

昨年春には志登茂川北側の三重大学から栗真環境公園まで1.5kmの堤防改良工事が完成しました。高さは6m、液状化対策のための地盤改良工事も施され、高潮だけでなく津波への備えも強固なものとなっています。本年度は志登茂川河口付近と阿漕浦・御殿場工区の事業が進行中ですが、さらに北の白塚河芸地域の皆さまからも整備を求める声が多く寄せられてきています。

ところが、これらの堤防は国のものではありません。栗真環境公園から北へ1.2kmは三重県、その北1kmは白塚漁港で津市、さらに0.8kmの県の堤防を挟み、河芸漁港1kmは市、以北の2.9kmは県のもの、と海岸の管理者が複雑に入り組んでいるのです。

県や市が海岸堤防をつくり直そうとしても、その巨額の事業費を自治体独自で賄うことは困難です。国の交付金を受けて財源とする必要がありますが、それには国に交付金獲得のための要望活動を行うところから始めなければなりません。津北部海岸の場合、県管理部分を所管するのは国土交

通省水管理・国土保全局で、市管理部分は水産庁になります。

近年、南海トラフ巨大地震等による大規模な津波の発生が危惧される中、住宅が密集する津北部海岸堤防沿いの地域住民の不安と整備への願いは切実です。国に津南部の直轄事業を確実に推進すると同時に、北部海岸堤防の整備についても交付金の対象事業として選んでいただくために、知事のご支援と県の担当部局のご尽力、そして国会議員のお力添えをいただきながら、市長として各省庁への要望活動を続けてきました。

本年6月からは東海市長会長に就任し、静岡・愛知・岐阜・三重の96の市長を代表する立場で、要望や協議のため国の省庁を訪ねる機会が増えてきています。これまでも中部国道協会会長として国土交通省を訪問したり、三重県漁港漁場協会会長として水産庁との協議の場に参加したりする機会が多かったこともあって、今では、事業を所管する長官や局長をはじめとする幹部と顔が付き、津市の実情を丁寧にお聞きとりにいただけるようになりました。所管する事業全体を見渡す立場にあり個々の事業内容にも精通する担当幹部との面談は常に真剣勝負です。津市の事業の重要性にご納得いただけるよう、毎回入念な準備をして臨みます。大きな権限を持つ彼らが地図と首っ引きで現地の画像を確認し、事業を進めるために知恵を絞ってくださるのも、こうした近しい信頼関係ができてきたからだと思っています。

津北部海岸については、平成25年度より整備に必要な調査を実施していた県が、来年度、上野地区から高潮及び地震・津波対策工事に着手することを表明しました。厳しい財政状況の中での県の決断で、北部海岸堤防問題は新しい局面を迎えます。約7kmにわたる海岸すべての堤防の整備が事業化されるためには、地区ごとに複雑に絡み合う問題のひとつひとつに粘り強く向き合っていく覚悟が必要です。県との連携のもと、これからも真摯に堤防事業の推進に向けた取り組みを続けてまいります。



平成30年6月1日号 広報津より



Mayor's Column

堤防はどうやってできるのか
～津北部海岸堤防、その後～

津市長 前菜 泰幸



伊勢湾沿いに市街地が広がる津市にとって、最も懸念されるのは高潮や津波の被害です。市南部の海岸で堤防の整備が国の直轄事業として計画的に進む一方、北部海岸についてはこれまで整備の目処が立たない状況が続いていました。

これは、堤防を整備する予算のつき方の違いによるものです。南部の香良洲から栗真町屋までの一帯は重要港湾・津松阪港として国が自ら予算を確保し工事を行います。これに対し、北部の場合は、管理する県や市が国から交付金や補助金を受けて整備費用を賄います。水産県の三重は南北に海岸線も長く漁港も多いため、他の市町との兼ね合いで整備に取り掛かるまでにはかなりの時間を要するのです。

だからといって津市もただ手をこまねているわけにはまいりません。津市が管理する白塚と河芸漁港を中心に1km区域の堤防の整備に最速で取り掛かることができる方法が一つだけありました。国から直接、漁港の堤防整備のためだけに使う予算をつけてもらうのです。とはいえ、年間、全国の漁港堤防のうちわずか4カ所でしか実施されず、合計で7億円の予算を4つに分け合う狭き門です。

現在、この予算が継続してついているのが、南海トラフ地震による被害が甚大だとされる高知、静岡の3つの漁港です。残る1枠を三重にも配分されるよう県の支援を受けて積極的に国への要望活動を行いました。新規に予算がつく漁港は1つだけです。昨年7月、白塚漁協と河芸町漁協が合併することで、市場機能を白塚に集約し、2つの漁港を一体的に管理する動きを加速させました。漁港堤防の整備に取り掛かる前段階の作業として、現地の地質調査と基本計画など、やれることから始めていきました。

平成30年3月末、一体となった白塚漁港は県で6カ所の流通拠点漁港に選ばれ県営化されること

が決定します。そして4月1日、白塚漁港(白塚工区・河芸工区)の海岸堤防の整備は目指していた国の補助事業として新規に認められることになりました。費用の3分の2の高率補助を受けられる有利な条件です。これから、両漁港区域は県の手で速やかに調査・測量・設計作業が開始される予定です。

国直轄の工事が進む栗真町屋工区より北の、県が管理する栗真海岸堤防1,165mが国の直轄事業として整備されることもこのたび決定しました。国の補助事業に採択された白塚漁港の堤防と連なるよう、国直轄の範囲が北側に拡大されたのです。ここでは関係省庁が協力して事業を進める「一連海岸」という極めて珍しい手法が取られました。

住民が切望していた国直轄の堤防整備事業の延伸には省庁間で多くの調整が必要でした。これまでの経緯を熟知する地元選出国議員は栗真町屋工区の整備が始まると、すかさず国への要望活動を力強く後押しし、国もそれに応じて延伸の必要性についての検討を開始しました。県が管理する栗真地区海岸は水際線に近く堤防の施工には高度な技術が必要です。県で唯一の特定機能病院である三重大学医学部附属病院と重要なアクセス道路・国道23号が背後に控える栗真町屋工区と一連の海岸として国が整備しなければ浸水の防止効果を発揮できないとの判断が下り、県の管理から国の直轄へと変更が認められることとなったのです。

残る北部海岸についても、県が今年度、上野地区から堤防の整備に着手することを発表しています。

地区ごとに問題が複雑に絡み合い身動きがとれなかった北部海岸堤防の整備事業が、今年度に入って一斉に進み出したのは偶然ではありません。堤防の整備には巨額の費用がかかるだけに、市ができることには限界があります。南海トラフ巨大地震に可能な限り備えるために、あらゆる関係者が協力し、知恵を絞り、労をいとわなかったからこそ、難問解決の糸口を見つけることができたのだと確信しています。

防災には終わりはありません。北部海岸堤防もまだスタートしたばかりです。最後まで真摯に課題に向き合いつつ、さまざまな防災に対する取り組みを継続的に行ってまいります。

令和元年8月1日号 広報津より



堤防の上の道路

津市長 前葉 泰幸



三重大学キャンパスの東側に堤防と一体となった素晴らしい道路が開通して3年が経過しました。

堤防の上を通る道路は幅7.75mが確保され快速に走行できます。海寄りに整備された幅3.5mのゆったりとした歩道は、浜辺の景色を眺めながら散歩やジョギングが楽しめること好評です。

この道路は三重県が整備したものです。都市計画道路河芸町島崎町線の県道部分が、国が整備を進める海岸堤防と一体となって施工されたのです。

堤防の最頂部は天端と呼ばれ、その幅は技術的な基準から原則として3m以上であることが求められます。栗真町屋工区では、管理車両や緊急時の水防活動用の車両が通行できるよう、天端幅は5mと設定されていました。しかし、その幅では一般車両が通行する道路としての機能を持たせることはできません。そこで、国の海岸堤防の規格に県が一部事業費を負担して道路分の幅を追加する形で、天端幅11.25mの「堤防兼道路」が実現したのです。



■計画線上を北上中

都市計画道路は、栗真環境公園のところで大きく海寄りにカーブする堤防と分かれ、まっすぐ北へと延びていきます。現在は白塚漁港までの1.9km部分で県道の整備が進められているところですが、それより先、白塚と河芸の漁港間の2.1km部分の道路はすでにできあがっています。昨年春に供用が開始された志登茂川浄化センター建設の際、下水道関連事業として県が幅8mの道路を整備したからです。

■長期未着手区間の現状

問題は河芸の漁港から北、シーサイドタウン河芸までの1.2kmの区間です。未整備のまま県の手で工事が進む見通しが立たない状況のなか、住民は必要に迫られ、対向車のすれ違いが困難な幅4mの旧堤の上を走行しています。危険と隣り合わせの日常に、河芸地域の道路整備を望む声は高まるばかりでした。

■住民が示した打開案

転機は平成29年春に訪れました。この地区で県の海岸堤防の工事が始まることになったのです。

即座に地元自治会が動き出し、河芸町の連合自治会長は、関係する地区の自治会長が名を連ねた要望書を津市に提出しました。その内容は、県が整備に取り掛かる堤防に市が道路を一体施工することを提案するものでした。

県が都市計画道路として河芸町島崎町線の建設を決定したのは昭和48年のことです。年月の経過とともに道路予定地にはびっしりと住宅が立ち並び、計画線上の道路建設は大変な困難を伴うことが予想されます。そこで、自治会は、当初のルートにこだわることなく、河芸地域の堤防に都市計画道路河芸町島崎町線と変わらぬ幹線道路としての機能を持つ市道を建設することを要望したのです。

■津市の決断

三重大学の東側では、国の堤防に県が道路を一

体施工しました。今度は河芸町で、県の堤防に津市が道路の一体施工をする番です。

まずは、財源を確保する必要があります。河芸町島崎町線は旧河芸町と旧津市を結ぶネットワーク型道路であることから、合併特例事業債を充てることが可能だと判断しました。

その上で、堤防の詳細設計に間に合うよう、すぐに県と協議を開始し、平成29年8月、津市が道路部分の経費を負担することで、県は予定していた堤防の天端幅を4.5mから7.5mまで拡張し「堤防兼道路」を建設することに合意しました。

河芸町中別保樋門から北に向けての海岸堤防工事は今年度中に始まります。中別保樋門の南側から河芸の漁港までの区間も、漁港を管理する県が漁港海岸堤防としての整備事業に着手し、堤防と道路の一体施工の設計に取り掛かっています。

■国土強靱化対策で加速するインフラ整備事業

南海トラフ巨大地震対策として特別な予算を獲得したことに始まった北部海岸堤防の整備と時を同じくして、長年の懸案であった道路問題にも活路を見出すことができたのは、地元の方々の粘り強く息の長い活動の成果にほかなりません。

堤防と道路という重要なインフラを整えて災害に備え、安全・安心な環境を地域の活性化につなげようと努める住民のひたむきな姿勢に呼応するかのよう、政府は、昨年のも未曾有の自然災害を教訓として「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を閣議決定しました。北部海岸堤防関連の事業にも、この特別な予算が上積みされ、整備事業のさらなるスピードアップが期待されているところです。

住民の命を守る堤防に道路としての機能を持たせることで暮らしの利便性も格段に高まります。堤防と道路が一体となった整備事業をしっかりと推進してまいります。

10.都市空間

10-(11)-① 久居駅周辺地区都市再生整備事業

副都市核としてふさわしい、にぎわいのある安全・安心に暮らせるまちづくりを進めるため、国の社会資本整備総合交付金を活用し、久居駅周辺地区都市再生整備事業を実施

事業対象面積

164 ha

事業期間

平成27年度
～令和元年度

事業費

約83億88万円

【財源内訳】

国交付金	17億1,980万円
合併特例事業債	44億4,310万円
起債	9億5,280万円
一般財源	10億8,899万円
その他	9,619万円



- ① (仮称)津市久居ホール整備事業
期 間：H27年度～R1年度
整備費：57億4,478万円



久居総合支所跡地に、久居市民会館に代わる新たな文化芸術拠点を整備

- ② まちづくり再生支援事業
期間：H27年度～30年度 事業費：150万円

津市久居アルスプラザを核とした周辺地区のにぎわいの創出や活性化について、地域とともに検討

- ③ 市道新町野口線道路改良事業
期 間：H27年度～R1年度
整備費：5億8,149万円

久居駅東口のロータリーまで拡幅された市道を、南側県道まで自転車歩行者道付道路として拡幅整備



- ④ 久居駅東西口広場・東口駐輪場・東口駐車場整備事業
期 間：H27年度～R1年度
整備費：9億8,567万円

久居駅東西口広場の再整備に合わせ、久居駅東口に駐輪場・駐車場を新たに整備



- ⑤ 久居体育館ユニバーサルデザイン化事業
期 間：H28年度～29年度
整備費：4,861万円

正面出入り口の自動ドア化、トイレ、シャワー室等の改修を実施し、誰もが利用しやすい施設を整備



- ⑥ 久居交流広場整備事業
期 間：H27年度～29年度
整備費：1億7,398万円

久居市民会館跡地に、災害時に一時避難場所としても活用できる市民交流広場を整備



- ⑦ 久居駅東口防災施設・耐震性貯水槽・防災備蓄倉庫整備事業
期 間：H28年度～R1年度
整備費：1億1,831万円

久居駅周辺利用者の災害時における支援活動などが円滑に行えるよう、駅東口に一時避難場所等を整備



- ⑧ 避難路整備事業
期 間：H27年度～R1年度
整備費：6億4,654万円

成美地区内の既設開水路を暗渠化し、災害時における歩行者の避難路として活用



10.都市空間

10-(11)-② 変わります！久居駅東口



Change

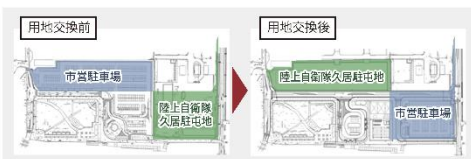
変わります！久居駅東口

問い合わせ 建設整備課 ☎229-3311 FAX 9-3345

Change 1 平成30年10月OPEN予定！ 市営駐車を整備

防衛省東海防衛支局と用地交換を行った場所へ、有料の市営駐車を新たに整備します。

整備時期 平成29・30年度
総事業費 1億4,300万円
収容台数 普通車201台、おもいやり駐車場4台
※現在、工事に伴い、久居駅東口駐車場の収容台数が減少しています。ご理解とご協力のほどよろしくお願いします。



9月1日に前倒して
OPEN!

Change 2 さらに安全に利用できる道に 市道新町野口線を改良

久居駅東口のロータリーまで拡張されている市道を、さらに南側県道まで整備します。交差点の改良も行うことで、久居駅へのアクセス向上を図るとともに、安全な歩行者空間を確保します。

整備時期 平成29～31年度
総事業費 4億5,400万円



Change 3 副都市核としてふさわしい駅前へ 駅前ロータリーを改築

久居駅東口ロータリーを改築して、副都市核の交通結節点としてふさわしい空間整備を行い、利便性・安全性の向上を図ります。

整備時期 平成30・31年度
総事業費 4億9,500万円
整備内容 歩道部の屋根、ベンチ(12基)、バス・タクシー乗降場、一般車・身体障がい者用乗降場、時計塔



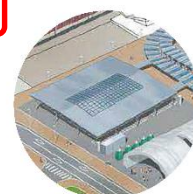
津市では久居地域において、市の副都市核としてふさわしい、にぎわいある安心・安全に暮らせるまちづくりを進めています。平成27年度から国の社会資本整備総合交付金を活用して久居駅周辺地区都市再生整備計画事業を開始し、今年11月には防衛省東海防衛支局と用地交換が完了しました。久居駅東口のさらなる活性化に向けて、総事業費15億6,900万円を投じ、整備を行っていきます。

広報 津 平成29(2017)年12月16日号より

Change 4 駅へのアクセス良好！ 駐輪場を新設

久居駅東口に有料の駐輪場を新たに整備し、利便性の向上を図ります。なお、駅北東部にある現在の久居駅前公共自転車駐車場(駐車台数428台)については、新しい駐輪場を建設後、解体して無料の平面駐輪場として再整備します。

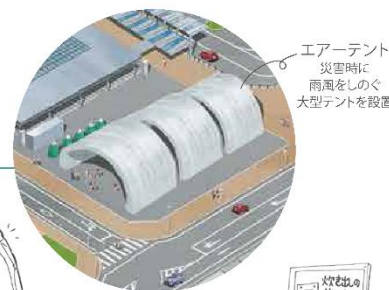
整備時期 平成31年度
総事業費 2億1,800万円
収容台数 自転車480台、原付30台(予定)



Change 5 災害に備えた最先端の広場 防災広場が誕生

災害時に、久居駅周辺での支援活動が円滑に行えるよう、一時避難場所などの整備を行います。平常時には広場として利用できるよう、景観にも配慮します。

整備時期 平成31年度
総事業費 2億5,900万円
整備内容 マンホールトイレ5基
防災備蓄倉庫1棟
耐震性貯水槽1基
防災サイン1基
エアーテント3基(災害時のみ設置)
かまどベンチ5基(緑の風公園に整備)



令和2年2月1日号 広報津より

市長
コラム

Vol.93 (2020.2.1)

Mayor's Column

新しくなった久居のまち ～祝生誕350年～

津市長 前葉 泰幸



津藩主藤堂高虎公の孫、たかみち高通公が雲出の平原を一望に見渡す野辺野の高台で城下町づくりを始め、「この地に永久に鎮居する」ことを願い「久居」と命名して今年で350年になります。高通公の愛した風土の下、久居藩5万3,000石では廃藩置県まで202年間、16代にわたり安定した治世が続きました。

今年はまだ、昭和45(1970)年に久居市が誕生して50年に当たります。古くから栄えた街道筋の商業に加えて、工業団地への企業進出、榊原温泉の観光、久居インターチェンジ周辺の開発、住宅団地の造成等により順調に発展してきた久居は、市制施行35周年を迎えた平成18(2006)年、中勢の中核となる都市圏をつくるべく、津市との合併に踏み切りました。三重県内での平成の大合併において、市と町村、あるいは町村同士の合併はあまたあれど、2つの市が他の町村とともに新しい市をつくったのはここだけです。将来を見据えた先達たちの思い切った決断でした。

久居のまちづくりは新・津市に引き継がれ、合併15年目にして久居駅周辺は副都市核にふさわしい姿に生まれ変わります。

駅東口は自衛隊久居駐屯地との用地交換により実現した幅員17mの道路が南北をまっすぐに貫き、205台収容の駅前駐車場、510台分の駐輪場、広いロータリーと大型のエアテントが3基設置できる防災広場が完成します。駅西口では風雨が吹き込むなどの課題があった待合所を改築。故障しがちだった噴水は障がい者用駐車スペースに作り替えました。来月には、あんきよ成美地区の老朽化した幹線水路1.1kmを改修、暗渠化して避難路として利用可能にする事業が完了します。

久居体育館のユニバーサルデザイン化事業では正面入り口の自動ドア化、トイレ、シャワー室の改修を実施し、久居市民会館跡地には久居交流広場を整備しました。そしていよいよ6月、旧久居市役所跡地で建築を進めてきた久居アルスプラザがオープンします。久居駅からのアクセスロードとなる商店街にはカラー舗装が施され、歩いて楽しめるまちになります。

5年間で総額約86億円を投じた都市再生事業は久居命名350年、久居市制50年の年に完了し、お披露目の日を迎えることとなりました。伊勢湾を望む恵まれた大地に築かれてきた繁栄の歴史を胸に、久居400年に向けて新たな都市づくりに歩みを進めてまいりましょう。