

1-2 各回の委員会の議論の内容

(1) 第1回有識者会議

日時：平成 25 年 7 月 26 日（金）14：30～16：45	議事： 1) 計画検討の発議 2) 手順の明確化 3) コミュニケーションプロセス
場所：三重県地方自治労働文化センター 大会議室	

1) 計画検討の発議

計画検討の発議

計画検討の背景と発議

<p>面的な高速ネットワークの形成に向けて検討を行う適切な時期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路の開通など、中部圏と近畿圏をつなぐ高速ネットワークは多重化してきており、県内も含めて、平成30年代前半までに多くが概成（新名神、東海環状など） ・高速道路等の整備効果を最大化するために、県内の面的な道路ネットワークについて検討を進めるべき時期 	<p>鈴鹿亀山地域を中心とする産業集積地のさらなる発展は、県全体ひいては中部圏等の活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・津、四日市、鈴鹿亀山地域は、全国有数の産業集積地 ・鈴鹿亀山地域は中部圏と近畿圏の中間に位置し、優れた立地環境（ポテンシャル）を誇るが、高速道路へのアクセス性が低い ・南海トラフ巨大地震等の大規模地震の発生が危惧される中、被災後の企業の事業継続力向上が必要
--	---

↓

今、鈴鹿亀山地域において、道路の計画検討を行うことが有効

3) コミュニケーションプロセス

意見聴取①における意見聴取の考え方

意見聴取①
道路整備の必要性の意向や、複数案の設定と評価項目の設定に繋がる配慮すべき事項などを把握する

- ・県民等が求める道路の機能は何か
- ・県民等が関心の高いことなど配慮すべき事項は何か
- ・実施主体の考えが県民等の認識と違っていないか

↓

意見聴取のとりまとめの方法

- ・一部の属性に偏ることなく、利害関係を伴う様々な属性の方からの意見をお聞きする
- ・とりまとめにあたっては既存のデータ等が存在する場合は活用する

主なねらい	今回想定している手法
広く一般から（非利用者を含めて）課題や必要性の意向（傾向）を把握する	アンケート①（アンケート）
事業によってたらされる影響を特に受けるものから、紐かく課題や必要性を把握する	ヒアリング①（関係団体等へのヒアリング）
実施主体の考えをあらかじめ示し、県民等の意識とのズレを把握する	参加型意見交換会①（100人協議会）

- ・現状の条件下だけでなく、「将来の住みやすい環境を作るためのインフラ整備」という観点からも考えるため、三重県、中部圏における産業振興計画を踏まえて道路整備を検討していくことが重要である。
- ・住民の視点で考える道路整備の必要性や道路整備によるプラス、マイナス面を検討する必要がある。
- ・いつぐらいに検討し、いつ頃できあがるのかというスケジュール感を提示することが望まれる。
- ・「広域としての道路」と「地域としての道路」の両方の観点から必要性を整理すべきである。
- ・鈴鹿亀山道路に関して検討を始めるべきという事務局の提案に対し、計画検討を始めるにふさわしいということで、本委員会は結論づける。

- ・意見聴取については、幅広い年齢層でやってほしい。特に若い年齢層である18才未満の方や、20～30代の方について配慮をお願いしたい。また、道路利用者の意見をお聞きすることも重要であり、高速道路のサービスエリアや道の駅で、できれば平日と休日にアンケートをとってはどうか。
- ・アンケートについて、コスト面の項目を追加してほしい。「税金を投じて整備すべきか」や「税金の投入を極力抑えるべきか」といった「意識」を聞いてほしい。
- ・コミュニケーションプロセスでは、ニーズを吸い上げるだけでなく、その結果を返すことが必要であり、2回の意見聴取の対象者の属性を同じにしてフィードバックするなどの配慮が必要である。
- ・意見聴取の際には、道路整備ありきにならないように配慮する必要がある。
- ・「誰に、何を伝え、何を聞いて、どう整理・分析し、どう反映・対応するか」を簡潔に整理すべき。
- ・ヒアリング等で得られた意見をアンケートの選択肢の中に入れ、定量的に確認する形が望ましい。
- ・ヒアリングで「他に聞き取りをした方がいい人」を聞くことで、聞くべき人の漏れを防ぐことができる。
- ・情報提供が大事であり、広報誌、オープンハウス、常設展示、ホームページなどが良い。
- ・意見交換会で活発な議論を行うためには、1グループ8人以内（4～8人）が望ましい。
- ・(2)手順の明確化、(3)コミュニケーションプロセスについて、方向性は本委員会で承認。今後、事務局にて本委員会の意見を反映し、資料の作りこみを行う。

2) 手順の明確化

計画策定の流れ

(2) 計画策定に関わる主体

計画策定に関わる様々な主体の関係（赤字：鈴鹿亀山道路での主体）

関係行政機関等
技術・専門的検討
計画検討手順
アンケート
参加型意見交換会
住民・関係者等
住民・関係者等
アンケート
参加型意見交換会

鈴鹿亀山道路検討委員会
（構成員：三重県、鈴鹿市、亀山市、国、中日本高速道路）
※三重県知事が決定

※1 専門的検討を行う関係行政機関等
※2 技術・専門的検討とは、構想段階における計画検討において、目的の設定や建設案を設定するに際しての技術・専門的検討を指す。建設案の検討は必ずしも必要。技術的検討は専門的知見に基づき進められるべきものである。

※3 コミュニケーションプロセスとは、構想段階における計画策定プロセスの透明化、信頼性、公正性を高めること。及びより良い計画案を導き出すことを目的として、双方向コミュニケーションを促すこと。住民・関係者等への情報提供、住民・関係者等からの意見・要望の収集等を行う。

計画検討手順

(1) 計画検討手順とSTEPの解説

STEP	計画検討手順	STEPの解説
STEP1	計画検討の発議 手順の明確化	意見聴取①
STEP2	①道路整備の必要性の確認 ②複数案の設定と評価項目の設定	意見聴取②
STEP3	複数案の比較評価	
STEP4	概略計画案の選定 対応方針案の策定	

STEP1: 計画策定者は、構想段階の計画検討を開始する際に、上位計画等で検討された基本方針や現状の課題に基づき、当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール等の計画検討に必要な事項を明確にし、計画検討に着手することを公表

STEP2: 県民等の意見を踏まえ、道路整備の必要性を確認
・ルート等の複数案を設定
・地域の現状や計画の目標に応じて適切な評価項目を設定

STEP3: 評価項目に基づいて評価

STEP4: 最も優れた概略計画案の選定

- ・配慮書作成において、「振動」についても、今後の関係者との調整の中で考慮しながら検討する。
- ・計画段階環境配慮書の作成にあたっては、ゼロ・オプションの検討を入れる方が良いのではないかと。
- ・計画の決定権者や関係者などが、いつどのように関与するのかを分かるように明記すべきである。

1-2 各回の委員会の議論の内容

(3) 第3回有識者会議

日時：平成 26 年 3 月 10 日（月）13:00～15:00

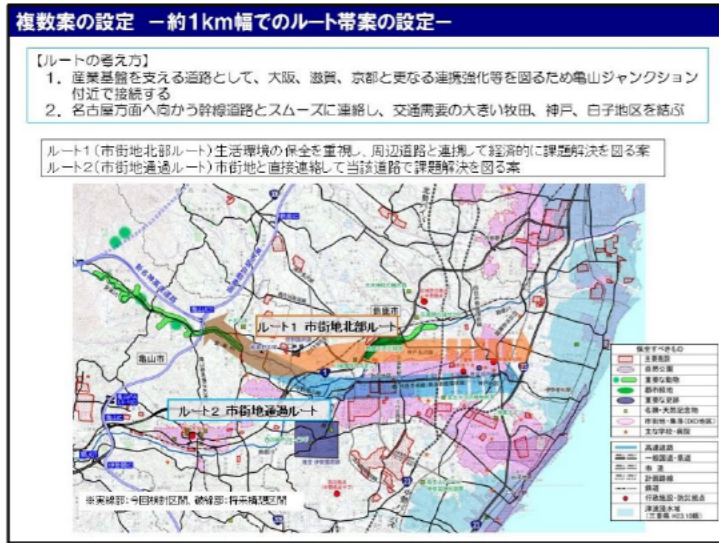
場所：三重県教育文化会館 大会議室

議事：1) これまでの取り組みと第 3 回有識者委員会の審議内容

2) 複数案の比較評価

3) 事務局提案（概略計画案の選定、対応方針案の作成（素案））について

1) 複数案の比較評価



評価項目	現状	案1 市街地北部ルート	案2 市街地通過ルート
交通機能	---	---	---
生活環境	---	---	---
経済効果	---	---	---
土地利用	---	---	---
防災機能	---	---	---
景観	---	---	---
その他	---	---	---

2) 事務局提案(概略計画案の選定、対応方針案の作成(素案))について

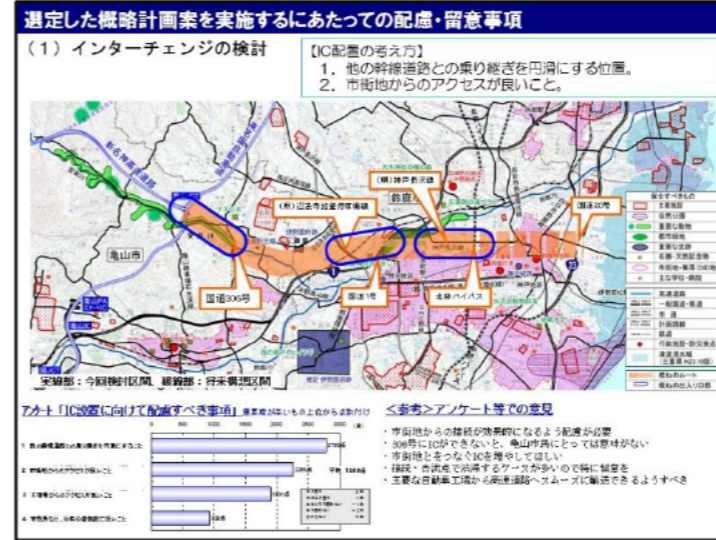


概略計画案の選定

(2) 概略計画案の選定

- 企業活動を支え災害時にも機能する道路を早期に実現する(理由)
 - 産業集積地において、高速道路へのアクセスに時間を要し、新たに整備される新名神高速道路等の機能を十分に活かすことができない状況にあり、企業活動や新たな企業誘致等を支援するために高速道路への所用時間を短縮し、定時性を確保する道路整備が必要。
 - 南海トラフ巨大地震発生時に沿岸部にて津波等による甚大な被害が想定されるなか、沿岸部の人口・産業の集積地と内陸部の高速道路を結び、災害に強い東西軸の道路整備が必要。
 - アンケートやヒアリング、100人協議会等においても、産業を支え、災害時にも機能する道路の早期整備が必要という意見が多く、政策目標を早期に実現できる道路が望まれている。
- ルート1市街地北部ルートを基本として検討する(理由)
 - ルート1市街地北部ルートは、ルート2市街地通過ルートに比べ、全ての政策目標の達成が見込まれ、「1. 工業製品出荷額等日本一の産業を支える道路基盤の充実」「3. 災害時にも社会経済活動を継続し地域の持つポテンシャルを早期復元できる道路機能の強化」に特に優れている。
 - アンケートやヒアリング、100人協議会等においても、産業を支え、災害時にも機能する道路の早期整備が必要という意見が多く、政策目標の達成が見込まれるとともに、コストが安く、整備効果の発現が早期に見込める点で優れている。
 - 生活環境への影響については、市街地・集落等を根回しするものと予測される。

- 南部ルートが候補から外れた理由は理解できるが、南部ルートを除外した理由について(資料がわかりにくい)表現に工夫が必要である。
- 産業面や既存の都市基盤の集積を活かす観点から、南部ルートを外すことに反対意見はなく、南部ルート周辺の幹線道路の整備推進等(4車線化等)を併せて検討することで、市街地北部及び市街地通過ルートの2案を比較案とすることについて問題ないと改めて判断する。
- 生活・自然環境等への影響に関する内容について、道路整備の場合、生態系ネットワークの分断や農地への影響が問題になることから、今後詳細な検討を進めていく上で評価を追加することが望ましい。これ以外の項目については、現段階では意見聴取等が十分行われており、問題ない。
- どちらの案においても、道路を作ることにより、大気環境・騒音など周辺住民への配慮が必要であり、今後の段階では具体的な対応策を提示していくことで住民の理解がより得られるのではないかと。
- 地元市の意見も踏まえた上で検討していることがわかるように資料に記載することが望ましい。
- ハード面の対応だけでなく、今後の段階ではソフト面との連携についても検討することが望ましい。
- 複数案の比較評価について、項目や評価を妥当と判断する。



選定した概略計画案を実施するにあたっての配慮・留意事項

(2) その他

- 沿岸部等との連携強化を目的として将来は国道23号までの延伸を検討する。
- インターチェンジの配置については、鈴鹿市、亀山市等の意見を踏まえて、他の幹線道路との乗り継ぎを円滑にすることや市街地からのアクセスが良いため設置すると共に、アクセス道路の整備についても併せて検討する。
- 鈴鹿亀山道路の防災対策や沿道対策等の整備効果をより多く発現するため、今後実施する具体的な検討に際し、関係機関と連携して周辺道路と一体となった検討を別途進める。
- 自然環境や重要な史跡等への影響については、ルート帯に含まれるため、できる限り影響が出ないよう配慮し、道路計画の検討を進める。

- ルートの選定理由について、産業の支援だけでなく、交通渋滞の解消なども追記するべきではないかと。
- P6は“その他”ではなくそれぞれ項目として挙げることが望ましい(例えば、①周辺道路整備計画との調整、②整備の延伸、③インターチェンジの検討、④環境の項目)。
- 概略計画案の選定のために県民等の意見、地元市の意見を聞いたことを明示することが望ましい。
- 今後、検討・整備が進む過程での時間軸で配慮・留意事項をまとめることが望ましい(事業化、供用、維持管理等)。
- 景観への配慮、周辺の街路も含めた地域の道路ネットワークのあり方、環伊勢湾のような大きなネットワーク、将来の土地利用との整合や防災面でのソフト対策との連携についても留意が必要。