

第2回 鈴鹿亀山道路100人協議会

平成26年1月27日

三重県

100人協議会とは

1. 100人協議会とは？

三重県では、道路を計画するにあたって、県民等のみなさんのご意見を踏まえて検討していきます。

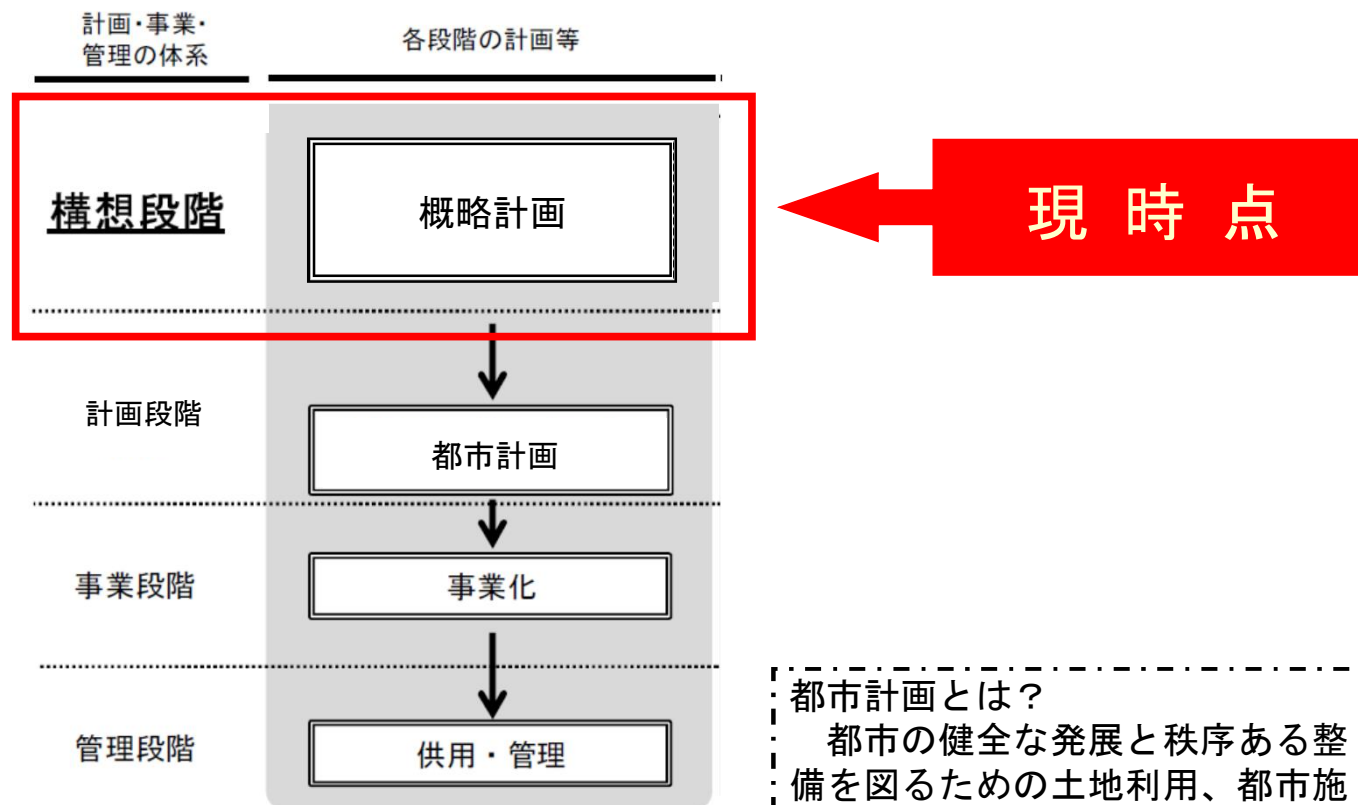
今回、鈴鹿市と亀山市を結ぶ新たな道路計画（鈴鹿亀山道路）について、ご意見をいただくために100人協議会を開催しました。

- ・大規模な道路の計画づくりに、初めの段階から参加いただける数少ない機会です。
- ・気軽にお話いただけるような形式にしています。



1.100人協議会とは？

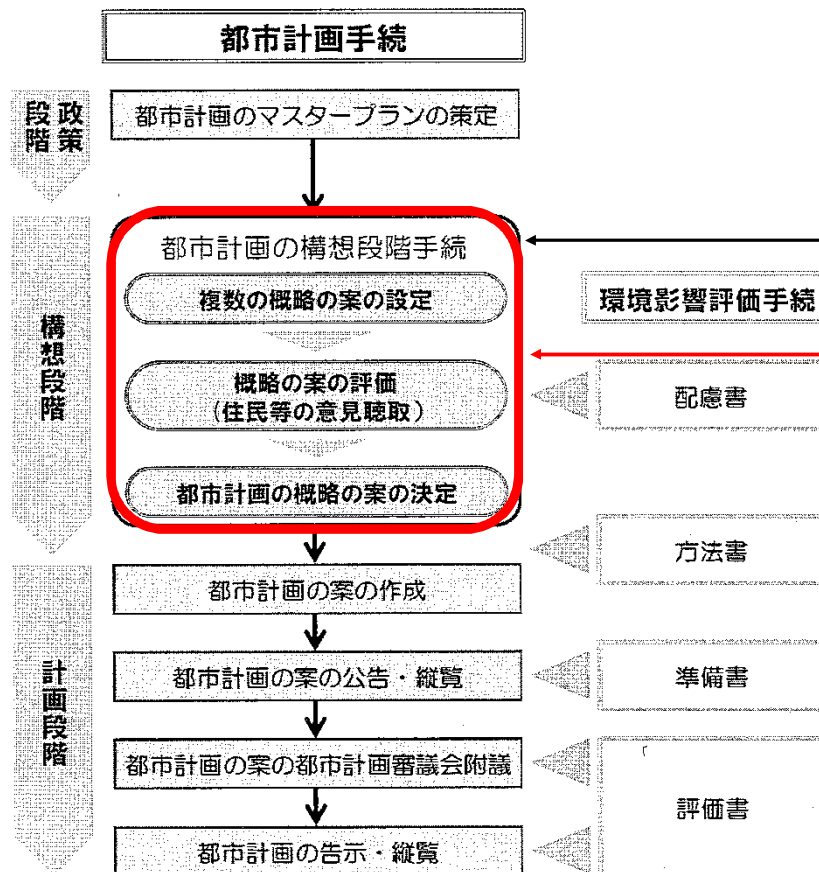
道路の計画から事業、管理までの流れは下記のとおりとなっており、鈴鹿亀山道路は現在、都市計画決定に向け、構想段階の概略計画を検討しています。



都市計画とは？
都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備および市街地開発事業に関する計画で、都市計画法の規定に従い定められたものです。

1.100人協議会とは？

100人協議会は、構想段階において、県が決定する鈴鹿亀山道路の都市計画の概略の案について、県民の皆さんのニーズを把握し、計画に反映するために2回実施します。



第1回100人協議会

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

第2回100人協議会

ルート帯などの複数案の評価につながり、ルートを決定する際の配慮すべき項目を把握する

2. 100人協議会開催にあたって

これまで、県民のみなさんからご意見をお聞きし、2つのルート帯を作成しました。今回の100人協議会では以下のことをお聞きしたいと考えています。

? ルート帯を1つに決定するために、どんなことに配慮しないといけないだろうか？（何が特に大事で、どんなことに不安を感じてらっしゃるか、県の考え方に欠けている・見落とししている視点はないか）

? 鈴鹿亀山道路ができたとした場合、みなさんにとってさらに良い使い方はどんなことだろうか？



鈴鹿亀山道路の計画について

1. 県民等の意見 -第1回100人協議会結果-

開催概要

開催日時：平成25年9月1日（日）15時～17時30分

会場：鈴鹿市文化会館

出席者：147名

内容：防災（4グループ）、生活（5グループ）、地域活性化（3グループ）、産業（3グループ）、自由（3グループ）のテーマに分かれてグループ討議を実施



1. 県民等の意見 -第1回100人協議会結果-

テーブル討議の結果概要

テーマ	意見内容の分類		
	必要性	実現促進	実現化の配慮事項
防災	<ul style="list-style-type: none"> ICへのアクセス道路がないなど 救助にきてもらうために必要など 避難道として必要など 	<ul style="list-style-type: none"> 事業化を早めるなど 亀山市と鈴鹿市が連携して進めてほしいなど 	<ul style="list-style-type: none"> 耐久性が高い道路構造など 4車線以上の道路になど 既存道路では車道、歩道を分けた道路が必要など 避難案内標識が必要 ・高齢者の救出など 広い道路、高架道路になど
生活	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞の解消、ボトルネックの解消など 既存道路が危険など ICまで遠くて既存道路が危険など 生活、産業、防災などに必要など 生活道路の渋滞など 交流・連携のために必要など 	<ul style="list-style-type: none"> 早期整備など 1日でも早く出来た方がよい 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の整備もなど ・既存道路の改善など 道路整備による既存道路の変化への対応など 地域分断や騒音対策をなど 景観に配慮したデザインなど 農作物への被害がないように整備するなど 自然環境や文化財への配慮が必要など
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> 財源と道路誘導のあり方 高速道路からのアクセス良くするなど 	<ul style="list-style-type: none"> 必ず実現してほしい等 	<ul style="list-style-type: none"> デザインの配慮など 測道の整備など 事業費・環境・安全性を考えて 既存道路の改善など 新たな渋滞を引き起こさないように 市内の渋滞解消に鈴亀道路をどう活かすか
産業	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和やICまでの時間短縮をなど 道路整備はCO2減につながるなど 	<ul style="list-style-type: none"> できるだけ早くつくってほしい 早く完成してほしいなど 	<ul style="list-style-type: none"> 大型トラックが中心となれば環境が心配 ICへのアクセス道路の整備など 片側二車線、高架道路にすべきなど 高速道路に乗りやすい道づくり 都市計画マスタープランとの整合性はなど 生活道路への進入はやめてほしいなど 市街化調整区域の見直しなど 片側三車線の道路をなど
自由	<ul style="list-style-type: none"> 東西軸の道路が必要等 高速道路等の接続が必要など 	<ul style="list-style-type: none"> できるだけ早く完成するなど 	<ul style="list-style-type: none"> 案内表示が分かりやすく、運転しやすい道路になど 歩道整備をなど 川底の土砂利用 海岸線まで延長して津波対策になど 現状の渋滞の問題点を明らかにするなど ・生活、環境、事故等を考慮した計画になど

1. 県民等の意見 -第1回100人協議会結果-

テーブル討議の結果概要

テーマ	意見内容の分類			
	実現性	ルート	地域貢献	情報提供・手続き
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・実現可能か 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画ルートなど ・既存の道路や避難場所に配慮したルート選定 ・避難や渋滞緩和を考慮したルートなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活の安心感が得られるなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・有事の際の通行情報の提供 ・県、市がやっている情報が届いていないなど ・地震時には正確な情報をなど
生活	<ul style="list-style-type: none"> ・どうして20年かかっているのかなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・景観に配慮したルートなど ・市民が使いやすい場所になど 	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人に来て、お金を使ってもらいたいなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・どのような道路になるか知りたいなど
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・早期化に何が障害となるかなど ・整備手法、工程など ・20年近くもの時間がかかったのか 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画ルートなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源の価値を高めるなど ・活性化の配慮など ・観光地を作るなど ・産業を活性化する施策とのリンクが必要 	
産業	<ul style="list-style-type: none"> ・行政の対応が遅れているなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・どこからどこまでか等 ・23号とつなぐなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域を活性化させる道路であってほしいなど ・観光の活性化など 	
自由	<ul style="list-style-type: none"> ・財源が心配 ・環境面、財政面の不安など 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域振興に役立つルートなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・史跡の活用 ・道路整備とセットにした企業誘致など 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存道路の改修、新しい道路のどちらかなど ・100人協議会が先細りにならないようになど

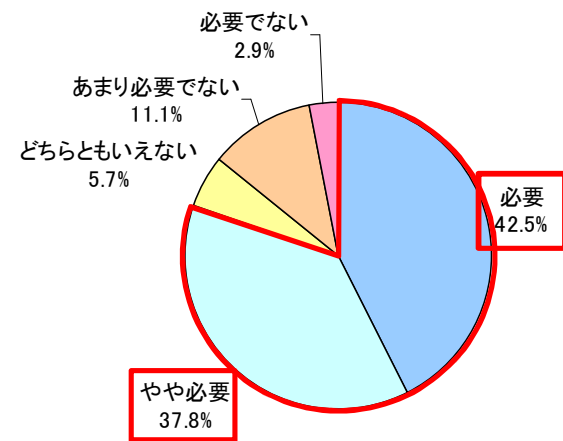
1. 県民等の意見 -意見聴取結果-

○県民等の意見聴取のため、アンケート調査、ヒアリング調査、100人協議会を実施しています。
 ○県内の高速道路や国道などの幹線道路整備を引き続き重点的に進めていくことについて、約8割の方が「必要」、「やや必要」と回答。

現在までに実施した意見聴取一覧

方法	概要	実施時期	お聞きした人数
アンケート調査	HPにアンケートを掲載 同内容の用紙を関係機関に設置	H25.9.10～ H25.9.30	1,599名
		H25.12.20～ H26.1.20	1,725名
	県広報誌にアンケートを掲載	H25.9.1～ H25.9.25	348名
ヒアリング調査	関係団体に聞き取り	H25.10.8～ H25.11.14	4団体
		H26.1.27～	5団体
	鈴鹿バルーンフェスティバルの来場者に聞き取り	H25.9.15	81名
100人協議会	8～10名を1グループで意見交換	H25.9.1	147名

Q. 県内の高速道路や国道などの幹線道路整備を引き続き重点的に進めていくことは必要だと思いますか？



※アンケート集計結果より

1. 県民等の意見 -意見聴取結果-

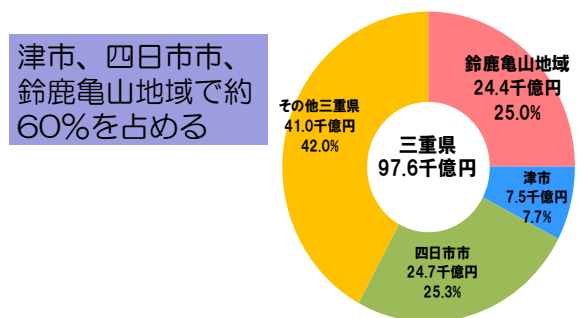
○アンケートやヒアリング、100人協議会でいただいた意見を整理すると、鈴鹿亀山道路に求められる機能として「産業の活性化に寄与すること」、「広域幹線道路ネットワークを強化すること」、「災害時にも機能すること」にまとめられる。

分野		主なご意見
		※100：100人協議会（テーブル討議、ふりかえりシート）／アツク：アンケート調査／ヒア：ヒアリング調査
産業		<ul style="list-style-type: none"> ・産業の活性化には道路が不可欠、企業誘致に期待<100> ・産業の発展、物流の向上のために整備を望む<100> ・輸送や業務で利用する道路と日常生活で利用する道路の使い分けが必要<アツク> ・ICまでのアクセスが悪い、時間短縮を望む<アツク、100> ・ICが遠いため、高速道路を利用しないことがある<ヒア> ・沿岸部や鈴鹿市街地、神戸長沢線沿線の企業にICアクセス改善へのニーズが多い<ヒア> ・高規格の道路を望む（複数車線の自専道）<100> ・伊勢神宮をはじめ、県内各地への観光来訪のニーズは関西圏からも非常に高い<アツク、ヒア>
道路ネットワーク	広域道路	<ul style="list-style-type: none"> ・多重なネットワークで経路の選択ができることは、産業面（競争力の向上、企業立地促進）、観光面（時間が読める、訪問地が増える、広域連携ができる）などの効果が期待できる<ヒア> ・選択性が増えることは、防災（有事対策）にも寄与する<ヒア> ・鈴鹿市、亀山市、及び三重県の発展のために整備を望む<100> ・計画から整備まで時間がかかるのでは<100> ・道路整備を行うことで財政面に悪影響が出ないか不安<100>
	地域の道路	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路からのアクセスの向上を望む<100> ・「交通事故や渋滞など日常生活に不安」の割合が高い<アツク> ・交通の分散により、渋滞の緩和等の効果を期待<100、アツク> ・まっすぐな幹線道路が無い、カーブが多くて走りにくい<100、アツク> ・安全で便利な道路を望む、わかりづらい道路になっている<100、アツク> ・高速道・国道以外の道路整備（自転車道や歩道を含む）が極めて遅れていると感じる<アツク> ・生活交通と産業交通を分けて欲しい<100、ヒア>
防災		<ul style="list-style-type: none"> ・「台風や津波などの災害時に不安」の割合が最も高い<アツク> ・「救急・救命活動を支える道路」、「緊急車両が早く到達できる道路」を望む声が高い<アツク> ・災害時に孤立化するのを恐れている（以前落橋した経験）<100、アツク> ・災害時の代替道路が必要<アツク> ・海まで（亀山JT～国道23号）つながった東西軸を望む<100> ・普段の生活でも、病院へのアクセスに苦労に不便を感じている<100> ・耐久性の高い、複数車線の道路を望む<100>

2. 現状と課題 - ①産業集積地において、インターチェンジへのアクセス性等に課題-

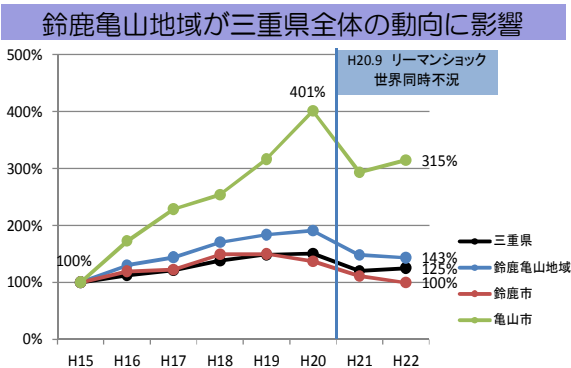
- 工業製造品出荷額等の地区別構成比で、津市、四日市市、鈴鹿亀山地域は、三重県全体の約60%を占め、県内全体の産業を支えています。
- 当該地域は、電子部品や輸送用機械の出荷額で全国上位となるなど、全国的にも産業をリードする地域です。
- 電子部品や輸送用機械等を中心に関西等との輸送がこの地域の産業を支えています。

◆県の工業製造品出荷額等の地区別構成比



出典：工業統計調査

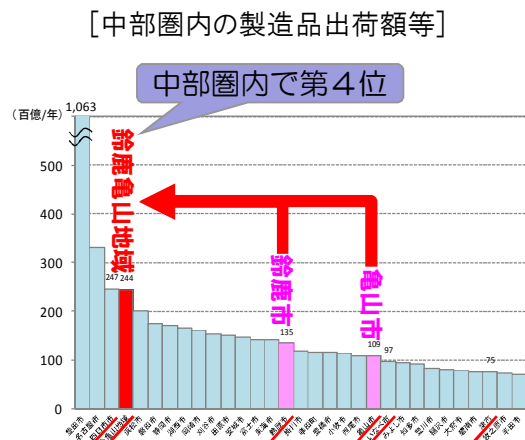
◆県の工業製造品出荷額等の伸び率



◆関西等との輸送

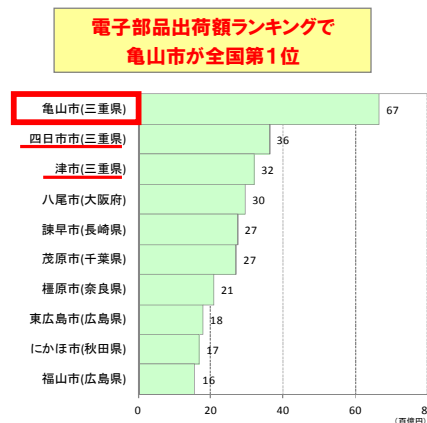


◆鈴鹿亀山地域の工業製造品出荷額等のシェア



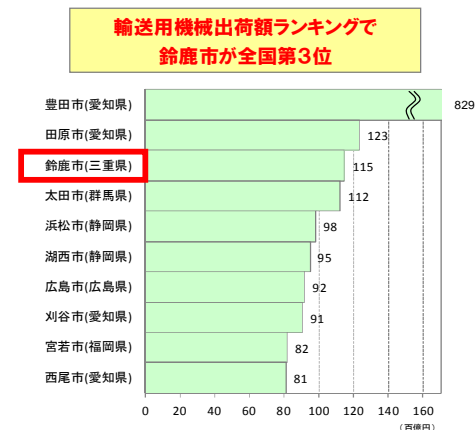
出典：H22工業統計調査

[電子部品・製造品出荷額]



※電子部品には、液晶パネル等が含まれる

[輸送用機械・製造品出荷額]



※輸送用機械には自動車製造、部品等が含まれる

出典：H21工業統計調査

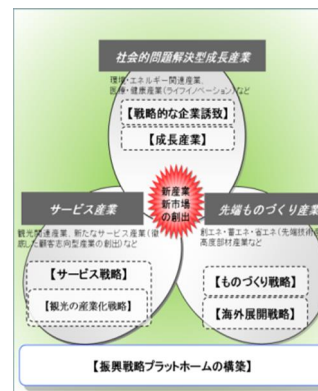
2. 現状と課題 - ①産業集積地において、インターチェンジへのアクセス性等に課題-

- 三重県の人口に対する工業製造品出荷額等の割合は4年連続1位(H21~24)。
- H24.7に策定した「みえ産業振興戦略」では、全固体リチウム電池(全固体ポリマーリチウム二次電池:文部科学省、JST採択事業)に代表される成長産業や先端ものづくり産業など新産業新市場の創出をめざしています。

◆三重県産業の概況と新たな産業振興戦略

【人口に対する工業製造品出荷額等の都道府県順位(千円)】

【2009】	【2010】	【2011】	【2012(速報値)】
1 三重 5,013	1 三重 5,264	1 三重 5,098	1 三重 5,395
2 愛知 4,642	2 愛知 5,156	2 愛知 4,991	2 愛知 5,131
3 滋賀 4,353	3 滋賀 4,659	3 滋賀 4,608	3 滋賀 4,300
4 静岡 3,969	4 山口 4,375	4 山口 4,348	4 山口 4,211
5 栃木 3,828	5 栃木 4,213	5 静岡 3,988	5 静岡 4,060
...
全国 2,080	全国 2,258	全国 2,230	全国 2,174



リチウム二次電池開発プロジェクト (関西企業との連携)

ノートパソコン・携帯電話等に用いられているリチウム二次電池は、電解質として主に有機電解質が使用されていることから、発熱による火災等の原因となっており、安全性の高い全固体ポリマーリチウム二次電池の開発を進めている。

2011年第6回モノづくり連携大賞・日刊工業新聞社賞



- 産業集積地において、当該地域は、他都市と比較しても、インターチェンジへのアクセス性に問題があります。
- 交通アクセス性の問題は、優れた立地性を発揮できず、企業誘致にとっての障害となりかねないと考えられます。

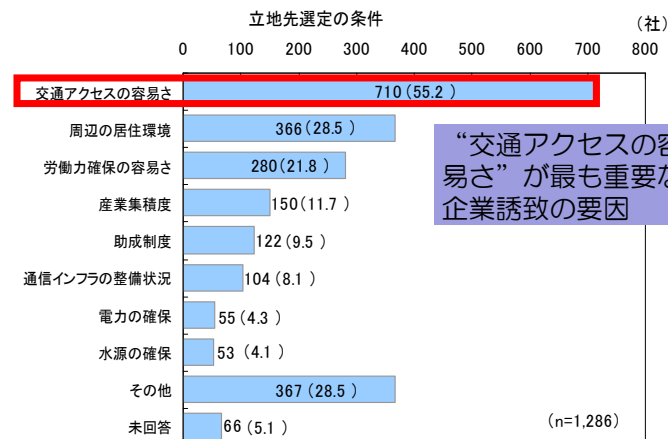
◆全国製造品出荷額市町村別順位

他都市と比べ、出荷額は高いがICまでの所要時間が長い鈴鹿市

順位	市町村名	市街地より約15分でアクセス可能な高規格幹線道路または地域高規格道路 ※()は計画路線
1	豊田市(愛知県)	東海環状自動車道
2	市原市(千葉県)	館山自動車道
3	大阪市(大阪府)	阪神高速道路
4	特別区部(東京都)	首都高速道路
5	川崎市(神奈川県)	首都高速道路
6	倉敷市(岡山県)	山陽自動車道
7	横浜市(神奈川県)	首都高速道路
8	名古屋市(愛知県)	名古屋高速道路
9	神戸市(兵庫県)	阪神高速道路
10	堺市(大阪府)	阪神高速道路
11	四日市市(三重県)	(四日市インターアクセス道路)
12	京都市(京都府)	阪神高速道路
13	浜松市(静岡県)	東名高速道路
14	北九州市(福岡県)	北九州都市高速道路

順位	市町村名	市街地より約15分でアクセス可能な高規格幹線道路または地域高規格道路 ※()は計画路線
15	広島市(広島県)	広島高速道路
16	大分市(大分県)	東九州自動車道
17	太田市(群馬県)	北関東自動車道
18	福山市(広島県)	山陽自動車道
19	磐田市(静岡県)	東名高速道路
20	姫路市(兵庫県)	播磨連絡道路
21	宇都宮市(栃木県)	新4号バイパス
22	静岡市(静岡県)	東名高速道路
23	周南市(山口県)	山陽自動車道
24	鈴鹿市(三重県)	(鈴鹿亀山道路)
25	湖西市(静岡県)	豊橋浜松道路
26	刈谷市(愛知県)	衣浦豊田道路
27	尼崎市(兵庫県)	阪神高速道路
28	富士市(静岡県)	東名高速道路

◆企業立地の意向



出典：企業立地（誘致）に関する意向調査（帝国データバンク）2005年10月

2. 現状と課題 -③多数の箇所が発生している渋滞-

- 三重県の高速道路では、東名阪自動車道が主要渋滞箇所になっています。
- 鈴鹿亀山地域には多くの主要渋滞ポイントおよび主要渋滞区間が存在しています。



資料) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会 (H25. 1)

3. ルート帯の検討 -3つのコンセプト(政策目標)を設定-

○地域の課題等から、コンセプト(鈴鹿亀山道路が担うべき政策目標)を、「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」、「中部・近畿や県内の連携強化のため、選択性のあるネットワークの確保」、「災害時にも社会経済活動を持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」の3つを設定しました。

3つのコンセプト

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
2. 中部・近畿や県内の連携強化のため、選択性のあるネットワークの確保
3. 災害時にも社会経済活動を持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

3. ルート帯の検討 -現道活用は困難であり、自動車専用道路等での整備が必要-

○現道活用では、抜本的な渋滞解消につながらず、また速達性や定時性に劣り、産業交通と生活交通の分離ができないことから、課題の解決や政策目標の達成のためには自動車専用道路等での整備が必要です。

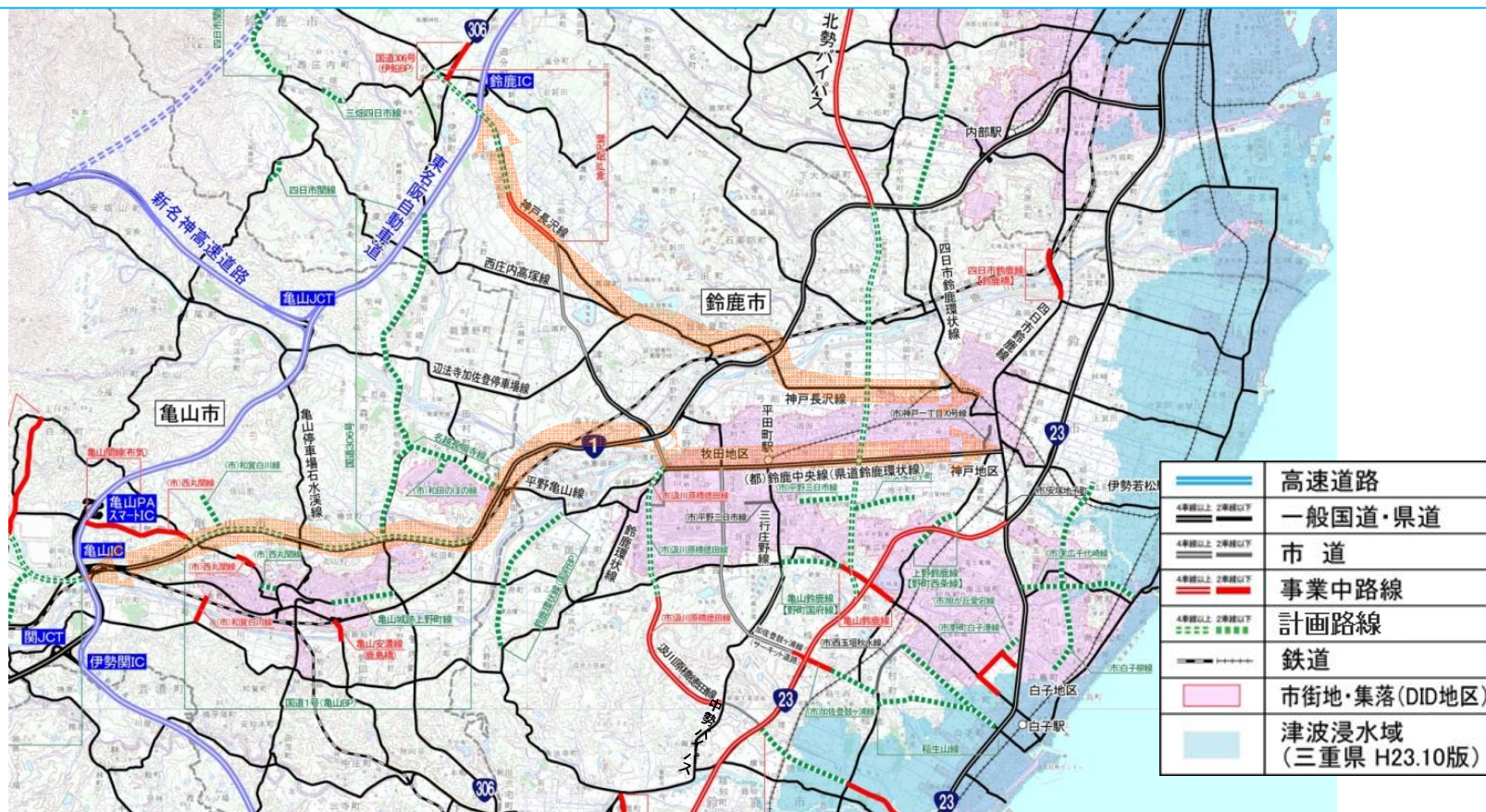
- 現道活用となり得る道路は、東西に通行する幹線道路であり、4車線化事業中となっている県道神戸長沢線と、国道1号→鈴鹿中央線が候補として考えられる。



- 現道利用候補路線には、平成25年1月指定の主要渋滞ポイント及び区間があり、4車線化等を実施した場合でも新たに誘発交通を生むなど、根本的な渋滞解消につながらない。また、別線の計画に比べ、速達性や定時性に劣り、産業交通と生活交通の分離ができない。



⇒以上より、現道活用は課題の解決や政策目標の達成が困難であり、自動車専用道路等での整備が必要



ルート帯の検討

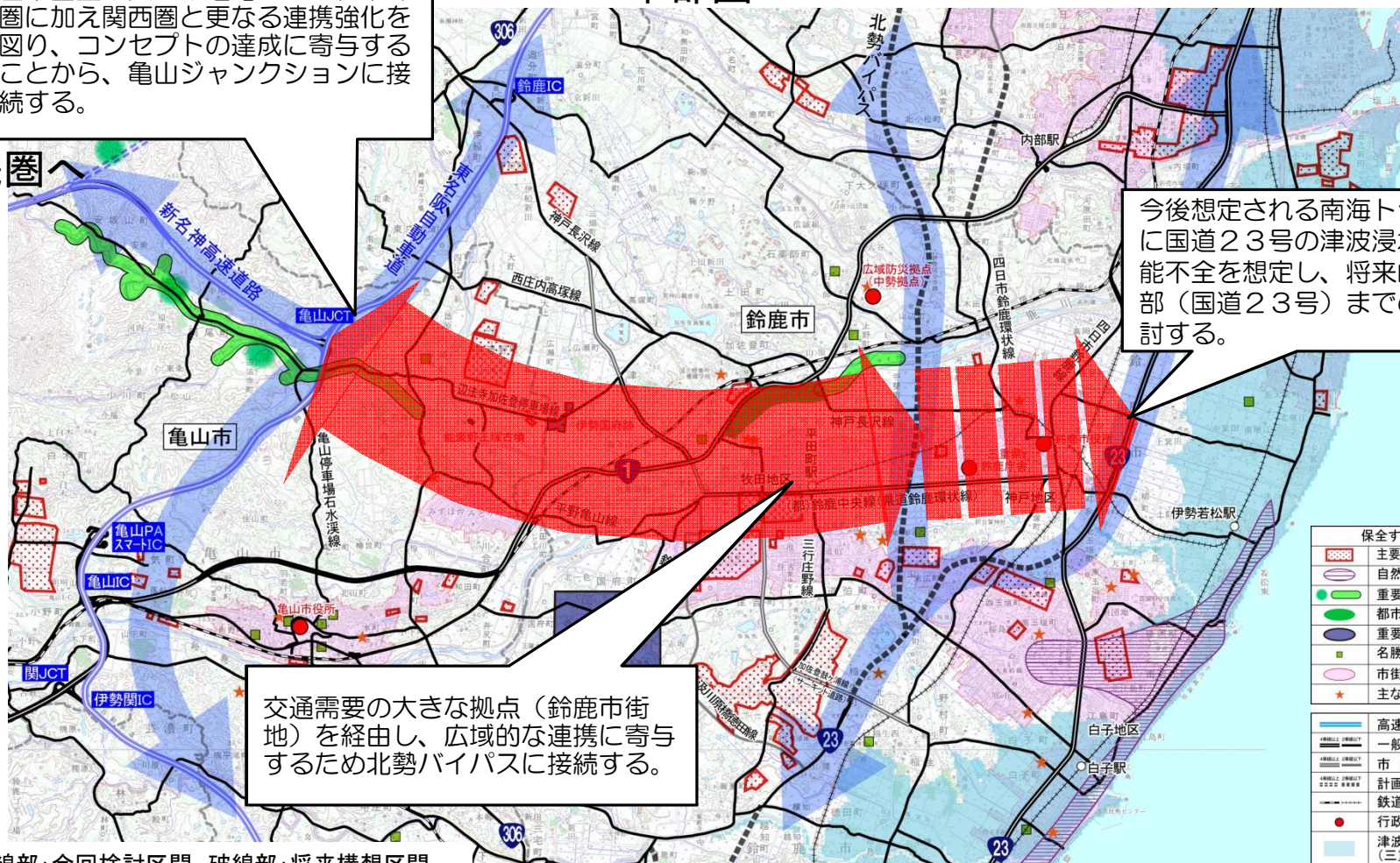
- 亀山ジャンクションで高速道路と接続し、鈴鹿市街地を經由して将来的には沿岸部(国道23号)まで結ぶ必要があります -

- コンセプトの達成やより全県的な利便性を考慮し、東名阪自動車道の亀山ジャンクションと 鈴鹿市街地(北勢バイパス)を結ぶルート帯案を設定しました。
- 県民等の意見より、将来的には沿岸部(国道23号)までの接続を検討していきます。

産業基盤を支える道路として、中部圏に加え関西圏と更なる連携強化を図り、コンセプトの達成に寄与することから、亀山ジャンクションに接続する。

近畿圏へ

中部圏へ



今後想定される南海トラフ地震時に国道23号の津波浸水による機能不全を想定し、将来的には沿岸部(国道23号)までの接続を検討する。

交通需要の大きな拠点(鈴鹿市街地)を經由し、広域的な連携に寄与するため北勢バイパスに接続する。

保全すべきもの	
	主要施設
	自然公園
	重要な動物
	都市緑地
	重要な史跡
	名勝・天然記念物
	市街地・集落(DID地区)
	主な学校・病院
	高速道路
	一般国道・県道
	市道
	計画路線
	鉄道
	行政施設・防災拠点
	津波浸水域(三重県 H23.10版)

※実線部:今回検討区間、破線部:将来構想区間

県南部へ

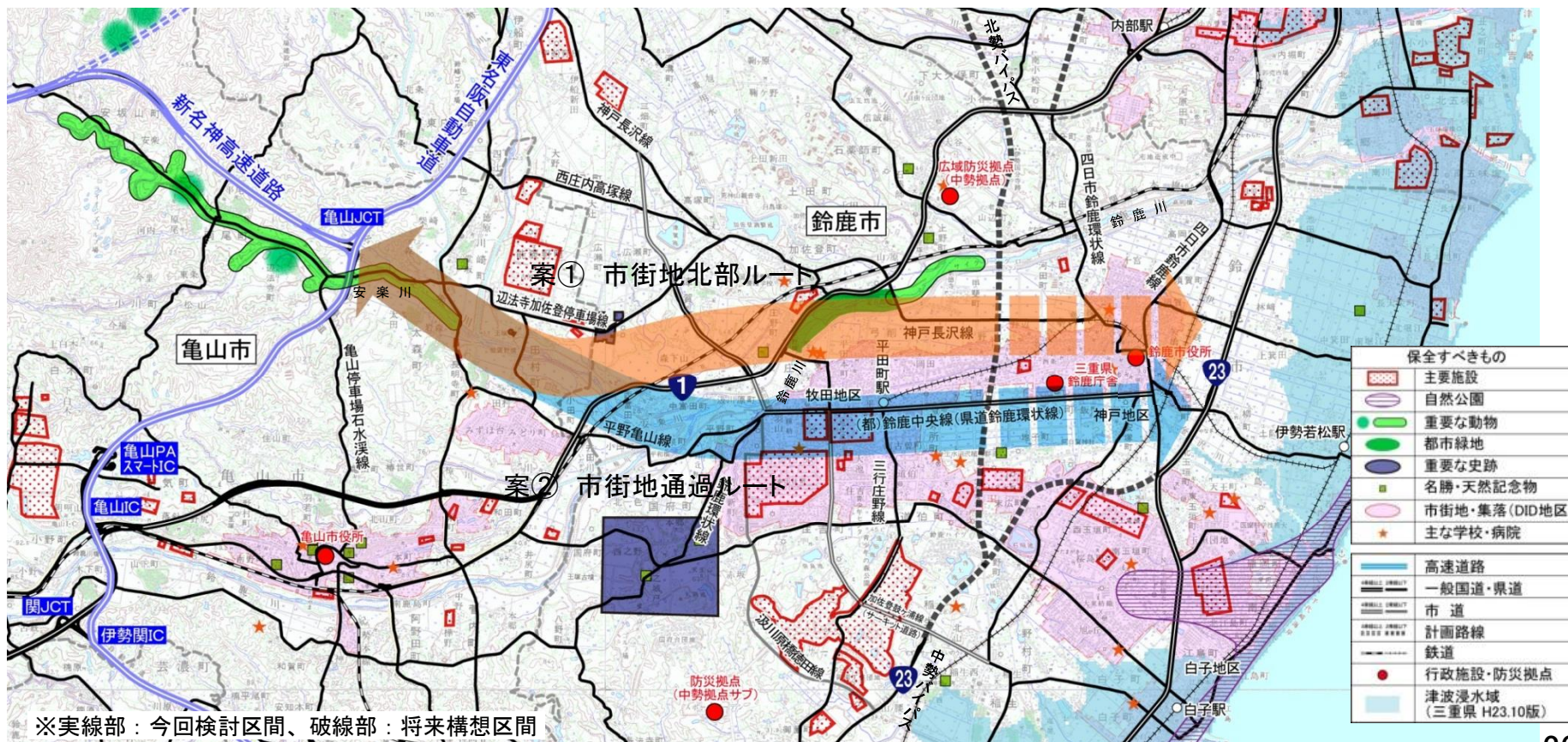
3. ルート帯の検討 -道路整備による効果・改善が図られるルート帯を設定-

※ルート帯・・・道路が通過する概ねの位置(概ねの幅1km程度)を示す

- コンセプトおよび次に示すルートの考え方に即して2つのルート帯を設定しました。
- 100人協議会やアンケートの結果などを参考に有識者委員会等にてルート帯の評価を行い、最終的には知事が決定します。

【ルートの考え方】

1. 産業基盤を支える道路として、大阪、滋賀、京都と更なる連携強化等を図るため亀山ジャンクション付近で接続する
2. 名古屋方面へ向かう幹線道路とスムーズに連絡し、交通需要の大きい牧田、神戸、白子地区を結ぶ



3. ルート帯の検討 -道路整備による効果・改善が図られるルート帯を設定-

○ 2つのルート帯の特徴を併記しました。

評価項目		現況	案① 市街地北部ルート	案② 市街地通過ルート
地域の現状や課題、政策目標に応じた項目設定			生活環境の保全を重視し、既存の道路等と連携して経済的に課題解消を図る案	市街地と直接連絡して当該道路で課題解消を図る案
道路規格	—	—	設計速度:80~100km/h 自動車専用道路	
区間延長	—	—	約10km	約10km
産業支援関連	①亀山JCT※1~神戸地区(鈴鹿市役所)の所要時間 ②亀山JCT~白子地区(白子駅)の所要時間 ③既存事業所の15分インターアクセス率 ④15分インターアクセス面積率 ⑤亀山JCT~御園工業団地の所要時間	①約29分 ②約41分 ③約25% ④約43% ⑤約40分	①約16分 (約13分短縮) ②約29分 (約12分短縮) ③約43% (約18%の拡大) ④約49% (約6%の拡大) ⑤約12分 (約28分短縮)	①約15分 (約14分短縮) ②約25分 (約16分短縮) ③約50% (約25%の拡大) ④約47% (約4%の拡大) ⑤約12分 (約28分短縮)
広域ネットワーク関連	①鈴鹿市街地~名古屋(名古屋西IC)ピーク時の所要時間 オフピーク時所要時間 〕 時間帯差 ②鈴鹿市街地~大阪方面(草津JCT)ピーク時の所要時間 オフピーク時所要時間 〕 時間帯差	①約67分 約53分 〕 約14分 ②約72分 約60分 〕 約12分	①約55分 約47分 〕 約8分 ②約62分 約56分 〕 約6分	①約55分 約47分 〕 約8分 ②約62分 約55分 〕 約7分
防災関連	①沿岸部(津波浸水区域)へのアクセス性 ②亀山JCT~広域防災拠点(中勢)の所要時間 ③広域防災拠点(中勢)~県庁の所要時間 ④広域防災拠点(中勢)~広域防災拠点(伊賀)の所要時間	①沿岸部へのアクセスルート(強固な東西軸)が存在しない ②約26分 ③約43分 ④約45分	①沿岸部へのアクセス性が向上 ②約15分 (約11分短縮) ③約32分 (約11分短縮) ④約38分 (約7分短縮)	①沿岸部へのアクセス性が向上 ②約17分 (約9分短縮) ③約34分 (約9分短縮) ④約40分 (約5分短縮)
周辺主要道路の交通量	①(都)鈴鹿中央線(県道鈴鹿環状線)の交通量削減効果 ②国道1号の交通量削減効果	—	①約16%削減 ②約9%削減	①約24%削減 ②約5%削減
生活環境への影響	①[大気質]市街地・集落(DID地区※2) ②[騒音・超低周波音]市街地・集落(DID地区) ③[重要な史跡]重要な史跡	—	①概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ②概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ③通過するものと予測、影響の可能性あり	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②通過するものと予測、影響の可能性あり ③通過するものと予測、影響の可能性あり
自然環境等への影響	①[動物]安楽川や鈴鹿川 ②[植物]天然記念物 ③[生態系]保存上重要な自然環境	—	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②通過するものと予測、影響の可能性あり ③概ね回避するものと予測、影響の可能性小	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ③概ね回避するものと予測、影響の可能性小
工事期間中の交通への影響	—	—	交通規制が少なく、交通への影響は小さい	(都)鈴鹿中央線(県道鈴鹿環状線)との立体構造とした場合は、交通規制が多く、交通への影響が大きい。(工事想定期間の10年間で約115億円の社会的損失が発生)
建設期間	—	—	市街地や集落の多くを避け、支障となる家屋が少ないため、建設期間が特に長期となる恐れが少ない	支障となる家屋が多く、建設期間が長期となることが予想される
事業費	—	—	約540億円	約790億円

※1 JCT :ジャンクション ※2 DID :人口集中地区。国勢調査の基本単位区を基礎単位とし、市区町村の境域内で人口密度の高い地域。