

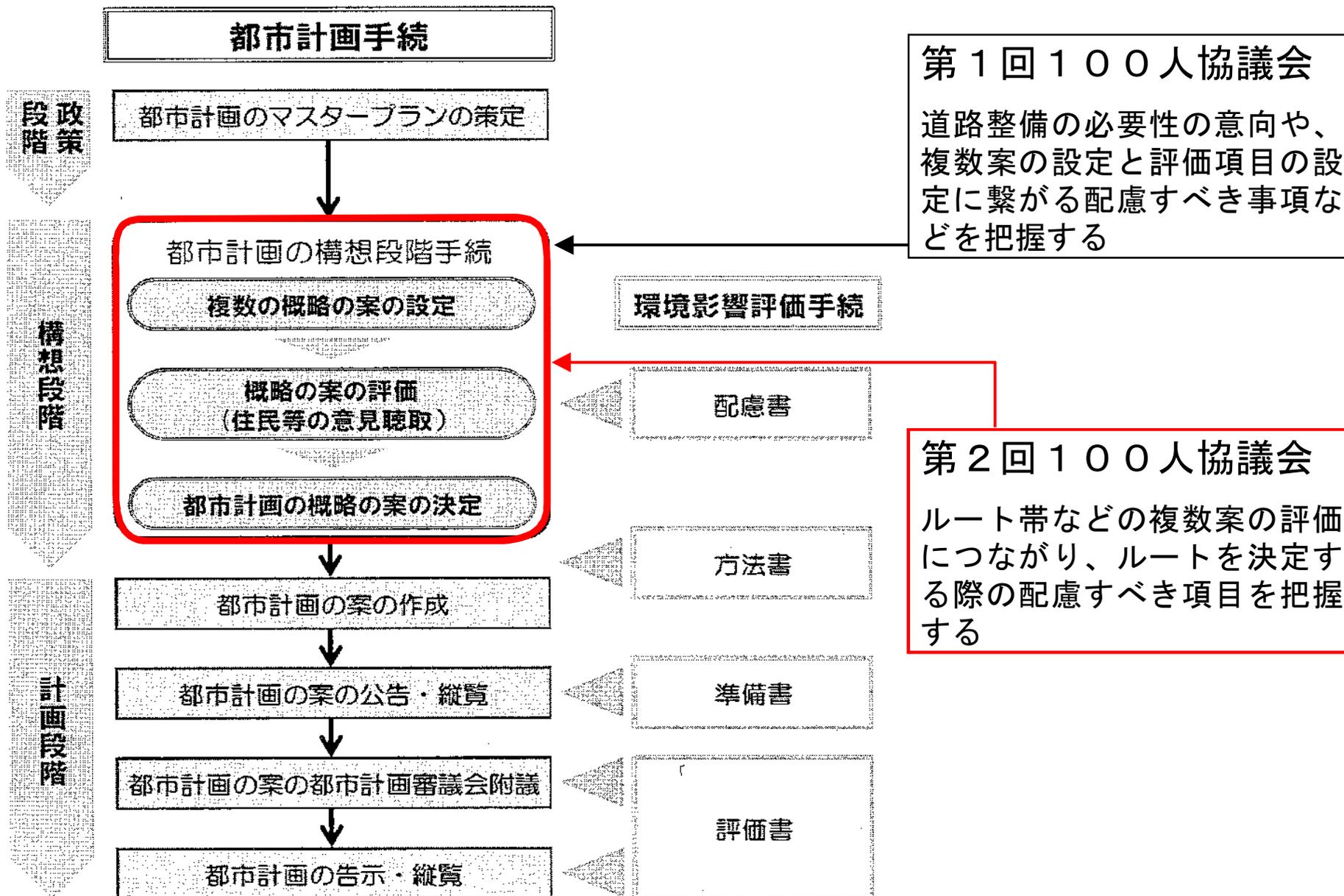
# 第2回 鈴鹿亀山道路100人協議会

平成26年2月

三重県

# 100人協議会とは

# 1.100人協議会とは？



## 2. 100人協議会開催にあたって

- ❓ 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

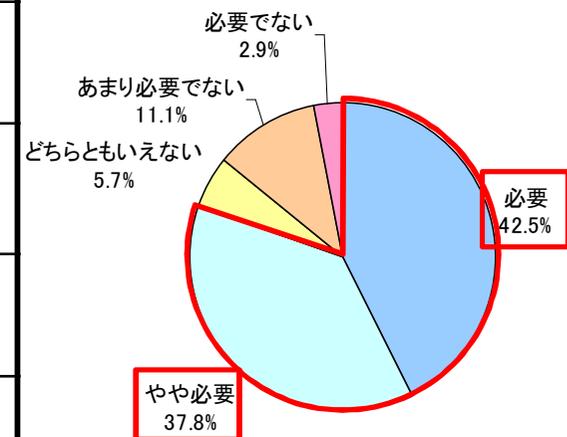
テーマ	主なご意見
防災	<ul style="list-style-type: none"><li>・災害時にも機能する耐久性の高い道路が必要</li><li>・4車線以上の道路構造が良いのではないか</li></ul>
生活	<ul style="list-style-type: none"><li>・市内の渋滞解消を考えてほしい</li><li>・歩道整備など周辺道路の改善も実施してほしい</li></ul>
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"><li>・産業振興戦略と整合した計画とすること</li><li>・コスト削減の意識をもって計画すること</li></ul>
産業	<ul style="list-style-type: none"><li>・産業交通と生活交通の分離が必要</li><li>・高速道路へスムーズにアクセスできる道路としてほしい</li></ul>
自由	<ul style="list-style-type: none"><li>・高速道路への東西軸が必要</li><li>・津波対策として沿岸部まで接続するべきではないか</li></ul>
すべてのテーマ	<ul style="list-style-type: none"><li>・早期実現、早期完成</li></ul>

# 1. 県民等の意見 -意見聴取結果-

## 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～ H26.1.31	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

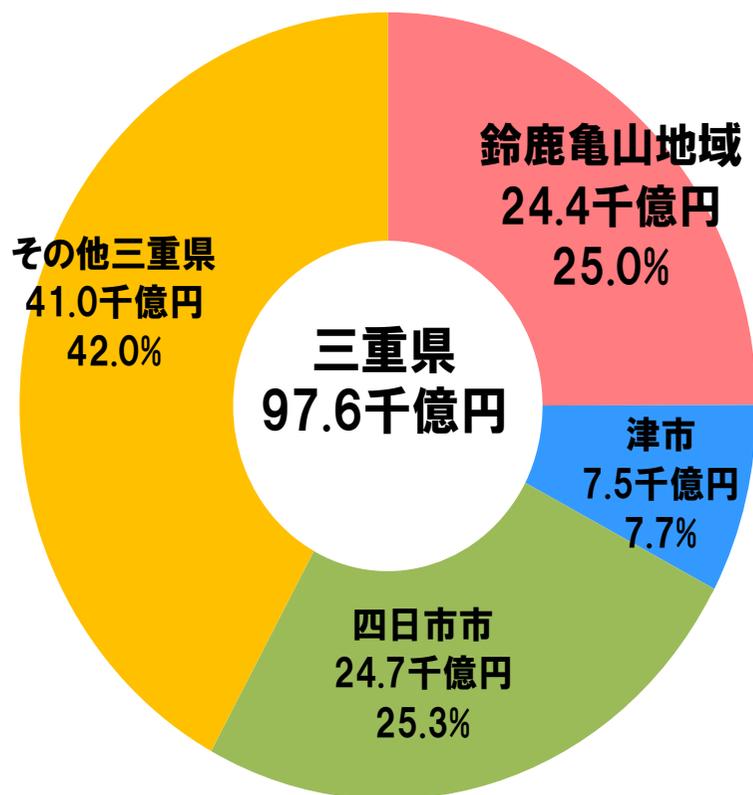
# 1. 県民等の意見 -意見聴取結果-

分野		主なご意見
産業		<ul style="list-style-type: none"> <li>産業の活性化には道路が不可欠、企業誘致に期待</li> <li>産業の発展、物流の向上のために整備を望む</li> <li>産業交通と生活交通の分離を望む</li> </ul>
道路 ネットワーク	広域 道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、観光面などの広域的な連携が期待できる</li> <li>選択性が増えることは、防災（有事対策）にも寄与する</li> </ul>
	地域の 道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の分散により、渋滞の緩和等の効果を期待</li> <li>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</li> <li>生活交通と産業交通を分けて欲しい</li> </ul>
防災		<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の代替道路が必要</li> <li>沿岸部までつながった東西軸を望む</li> <li>耐久性の高い、複数車線の道路を望む</li> </ul>

## 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-

### ◆県の工業製造品出荷額等の地区別構成比

津市、四日市市、鈴鹿亀山地域で約60%を占める



出典：工業統計調査

### ◆関西等との輸送

鈴鹿亀山道路の利用が期待される輸送品



## 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)

2011年第6回モノづくり連携大賞・  
日刊工業新聞社賞



### ◆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(広島市)	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

## 2. 現状と課題 -②災害時に機能する強固な東西軸の不足-

### ◆沿岸部と内陸部の連結による災害時の全県的な備え

東日本大震災の教訓を踏まえ、国道23号等の津波浸水による機能不全を想定する必要がある



至 三重県広域防災拠点  
(伊賀拠点)

緊急輸送道路	
	第1次緊急輸送道路 (自動車専用道路)
	第1次緊急輸送道路 (一般道路)
	第2次緊急輸送道路
防災拠点	
	1次防災拠点
	2次防災拠点
	津波浸水域

資料：三重県

## 2. 現状と課題 -③多数の箇所が発生している渋滞-



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-

#### 3つのコンセプト

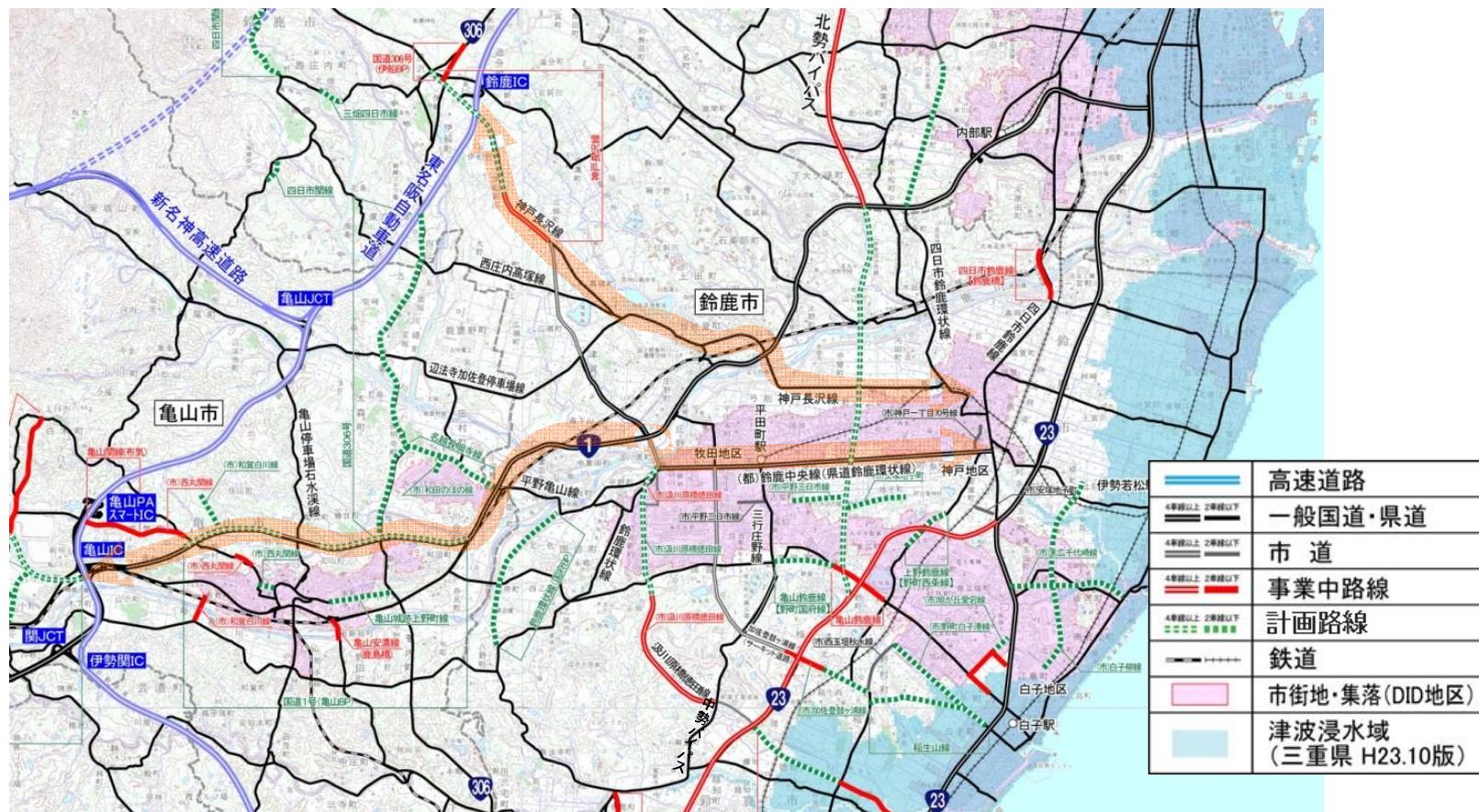
1. 工業製品出荷額等日本一の産業を支える道路基盤の充実
2. 中部・近畿や県内の連携強化のため、選択性のあるネットワークの確保
3. 災害時にも社会経済活動を持続し地域の持つポテンシャルを早期復元できる道路機能の強化

### 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

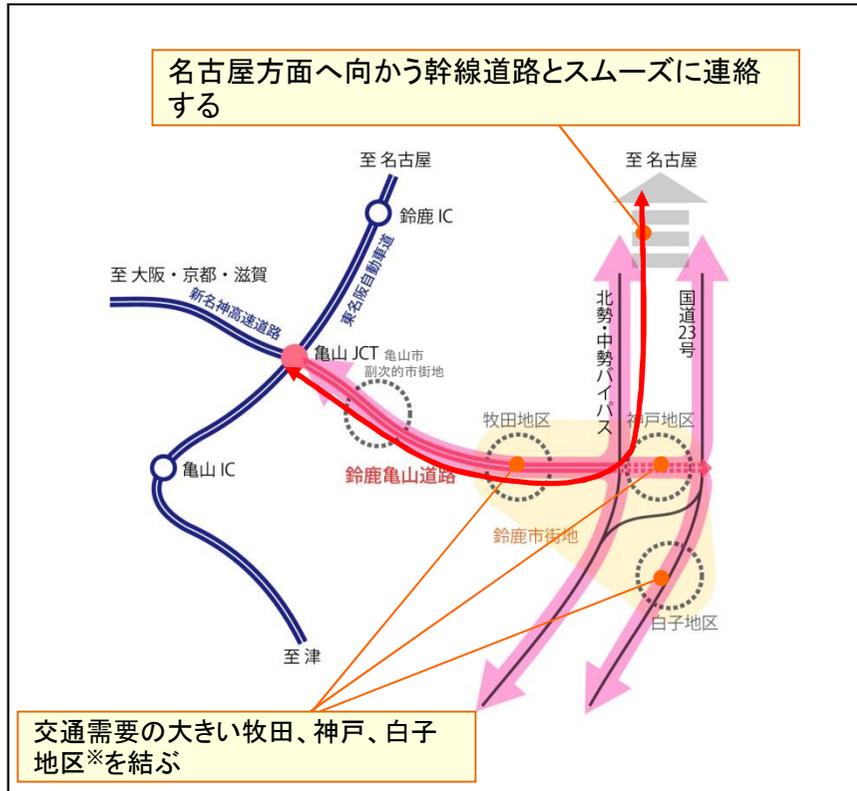


### 3. ルート帯の検討 -交通需要の大きな拠点の広域的な連携強化が必要-

初期選定（通過位置の比較検討）

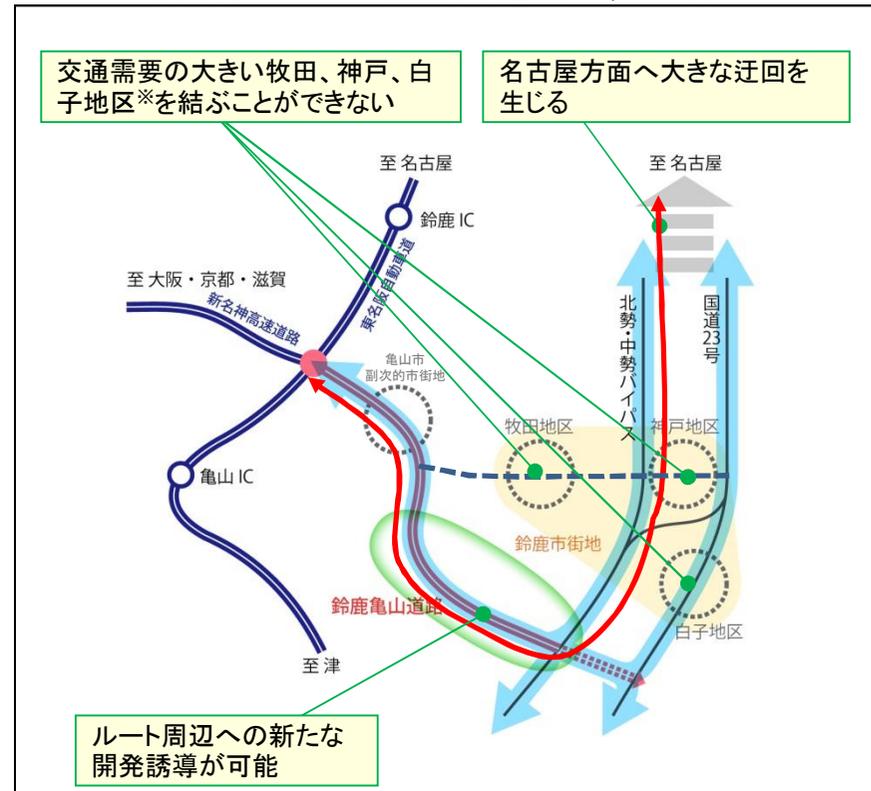
#### ① 鈴鹿市街地方面を結ぶルート案

亀山JCTから鈴鹿市街地方面を結ぶ  
延長約10km 推計交通量39,000台



#### ② 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案

亀山JCTから鈴鹿市街地南部を結ぶ  
延長約11km 推計交通量32,000台



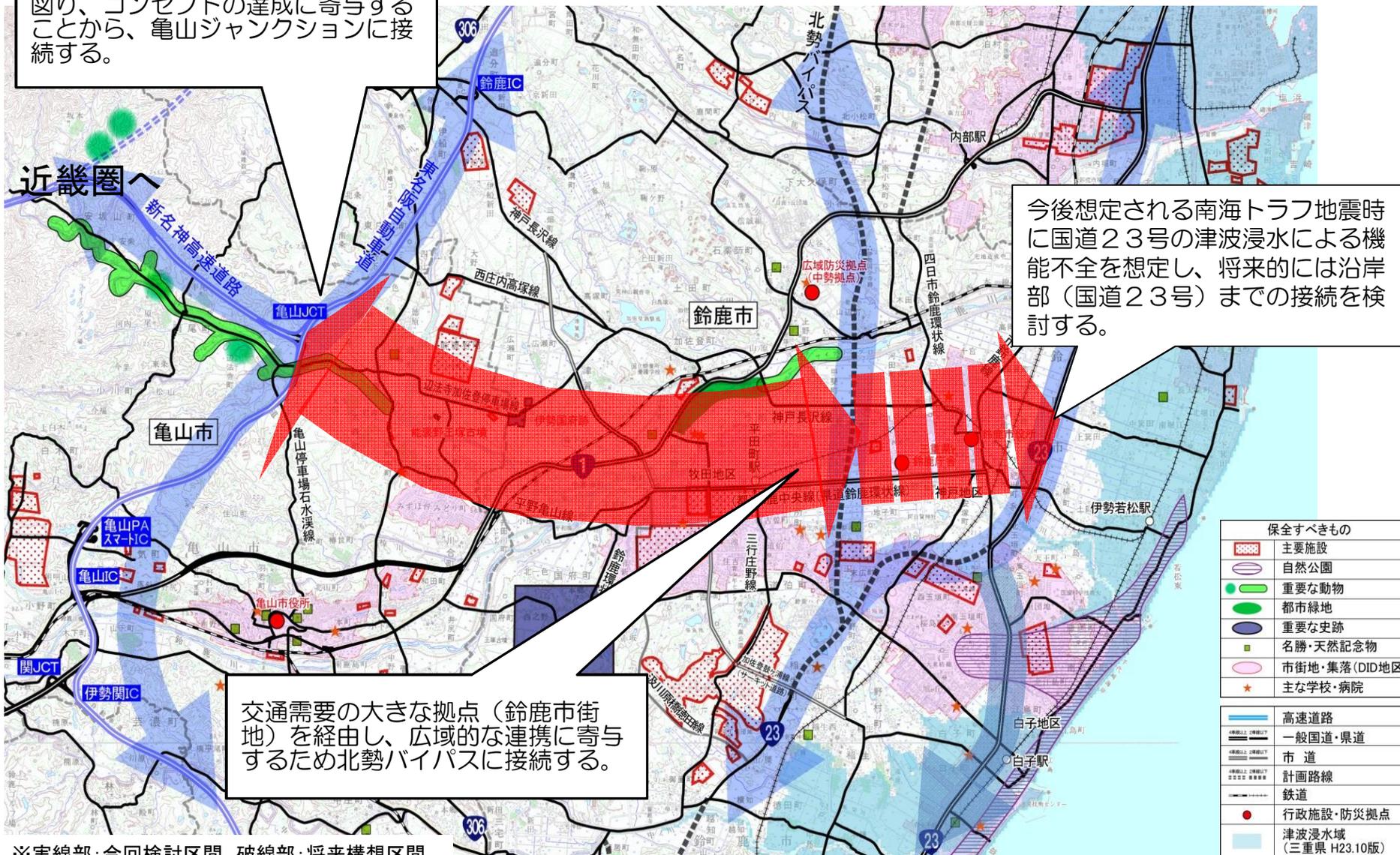
※「鈴鹿都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、“広域拠点”として位置付け

# 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 -

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。

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。

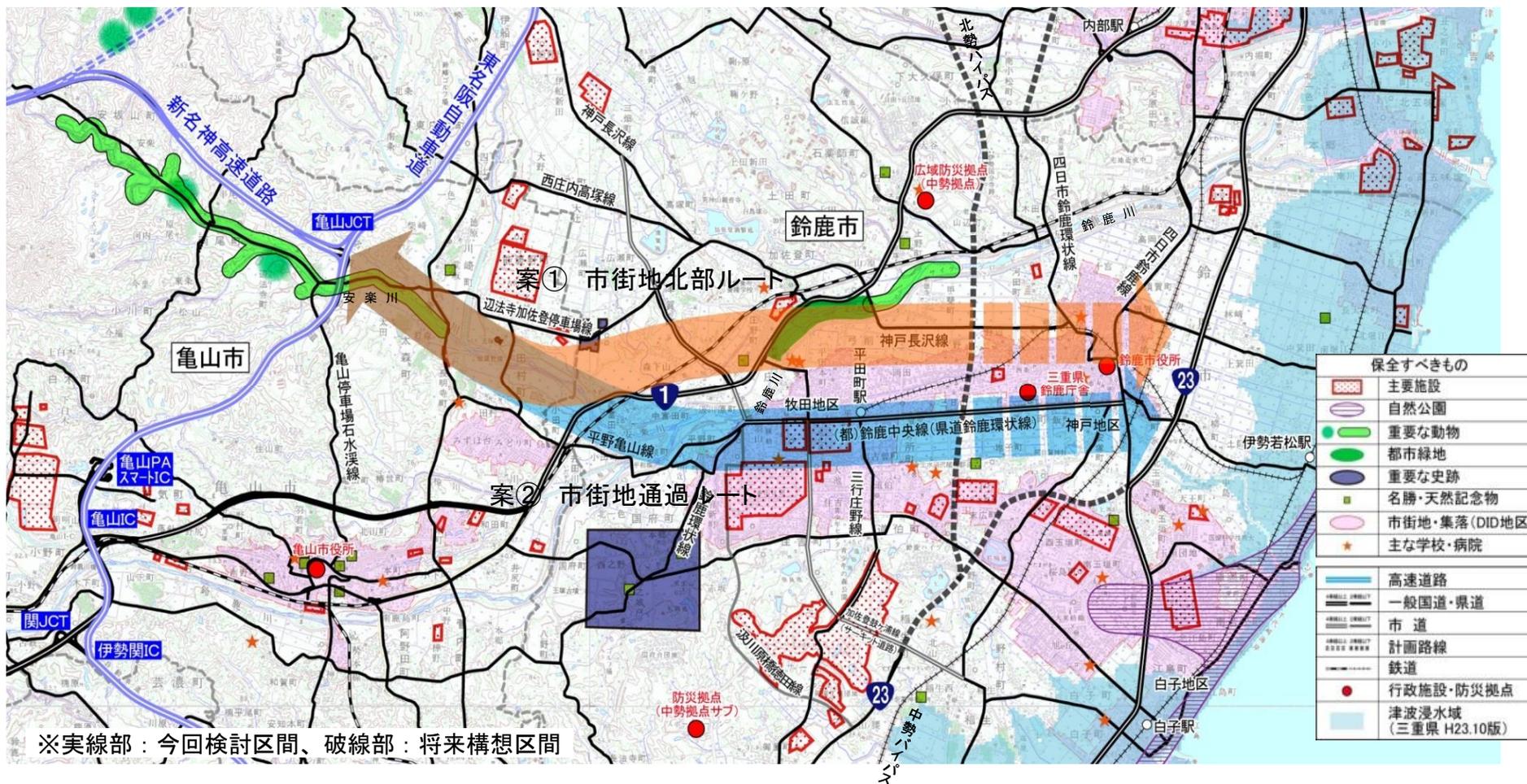
保全すべきもの	
	主要施設
	自然公園
	重要な動物
	都市緑地
	重要な史跡
	名勝・天然記念物
	市街地・集落(DID地区)
	主な学校・病院
	高速道路
	一般国道・県道
	市道
	計画路線
	鉄道
	行政施設・防災拠点
	津波浸水域 (三重県 H23.10版)

※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



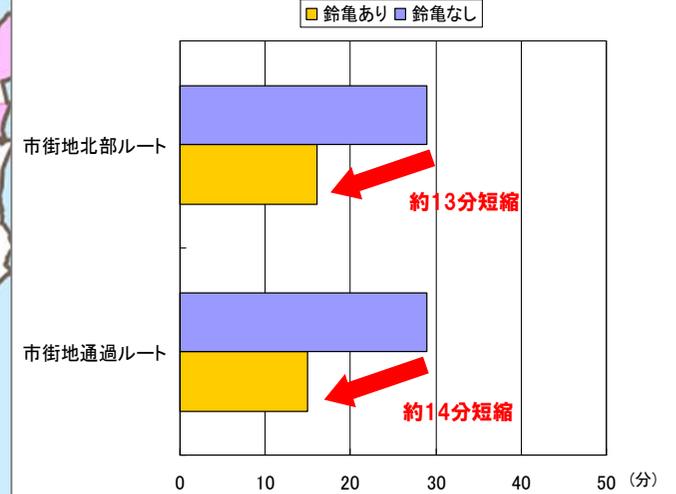
### 3. ルート帯の検討 -対策案の整備効果 《産業》-



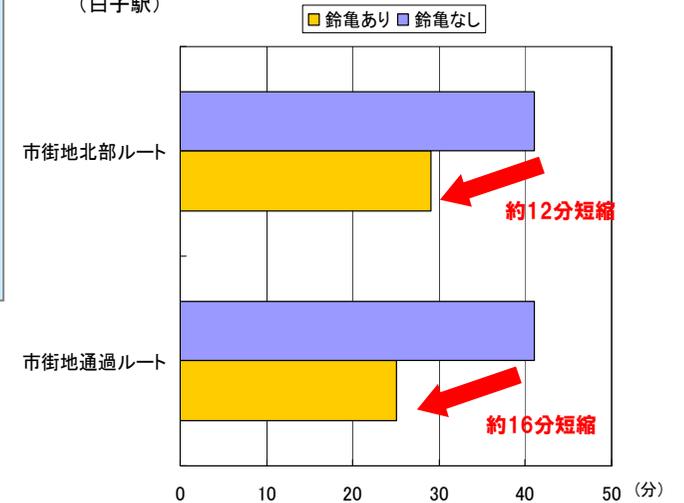
[所要時間算出条件]

現況：民間プロベータ(期間H23年1月～12月の平日 時間帯別旅行速度)からピーク時旅行時間を算出  
 整備後：鈴鹿亀山道路については80km/h、その他は民間プロベータの速度から旅行時間を算出

神戸地区⇄高速IC 時間短縮効果  
 (鈴鹿市役所)

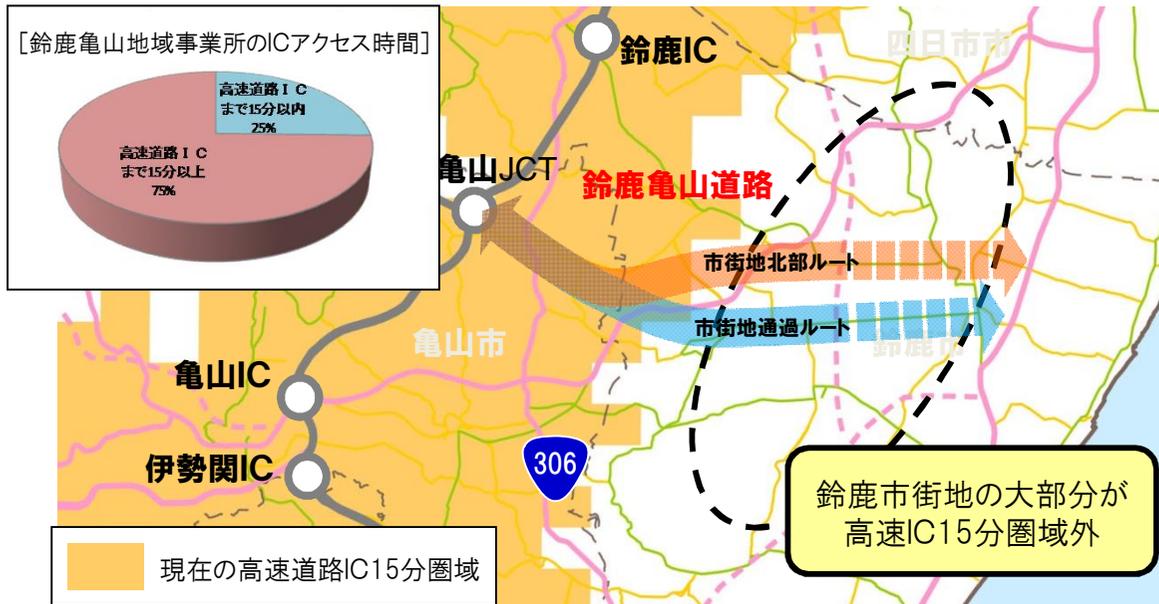


白子地区⇄高速IC 時間短縮効果  
 (白子駅)

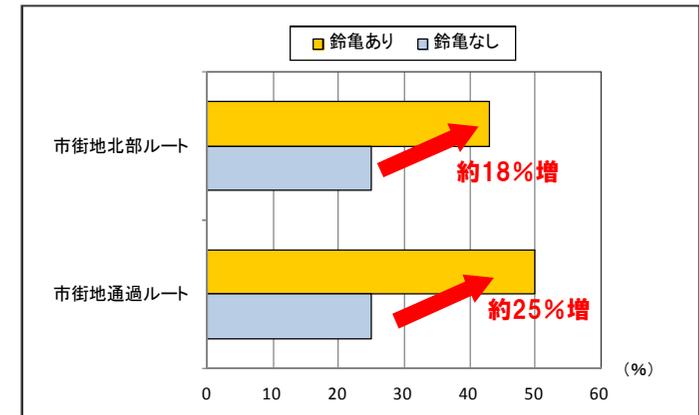


# 3. ルート帯の検討 -対策案の整備効果 《産業》-

現在の高速道路 I C 15分圏域



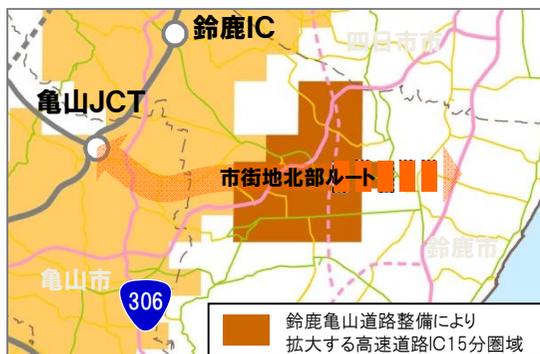
高速道路 I C 15分圏既存事業所カバー率



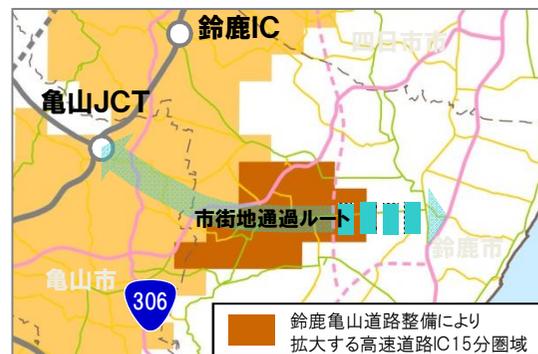
※事業所カバー率: アクセス圏内に立地している事業所数の割合

鈴鹿亀山道路整備時の高速道路 I C 15分圏域

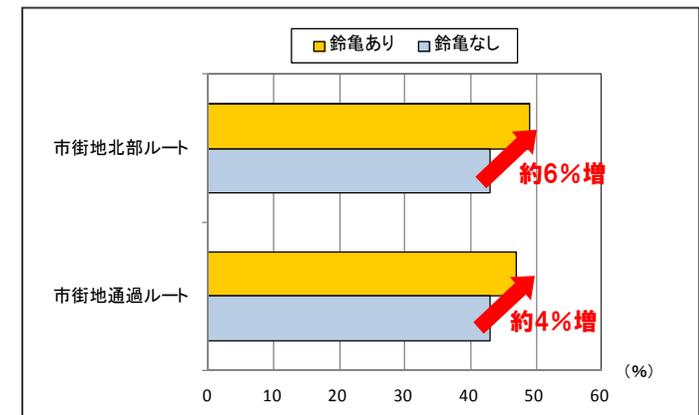
[市街地北部ルート]



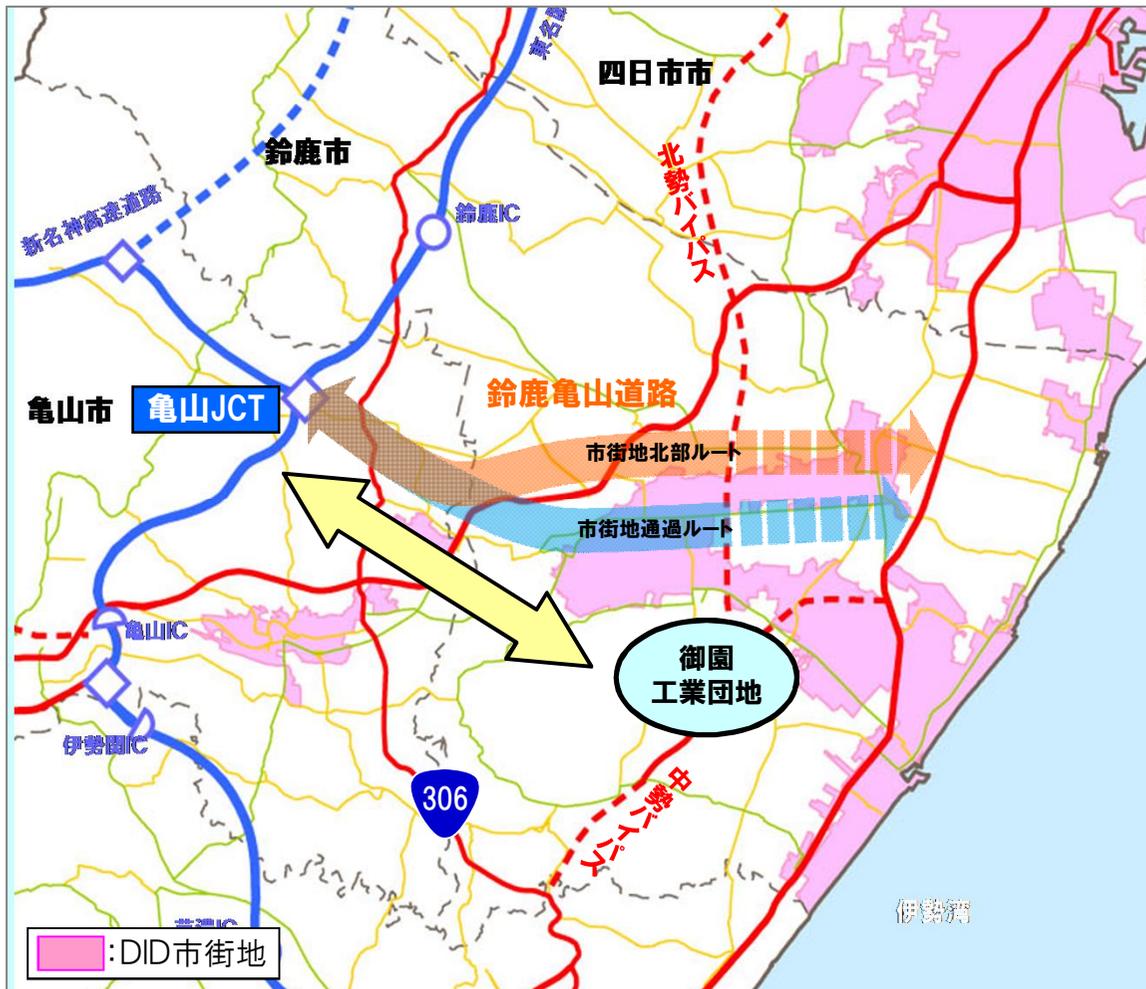
[市街地通過ルート]



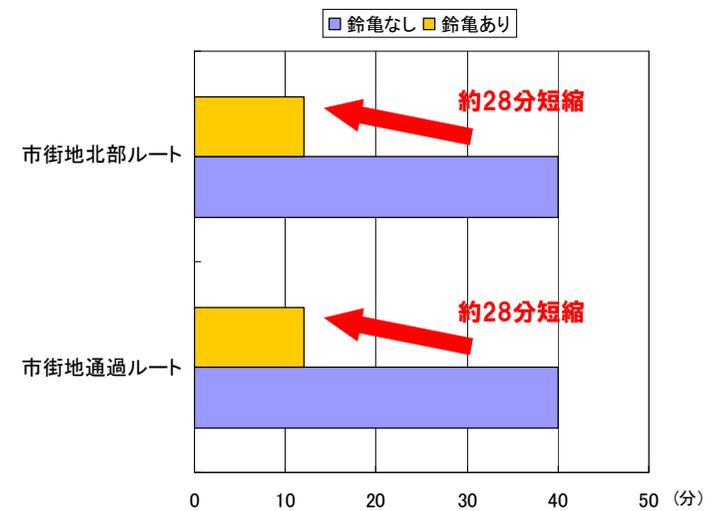
高速道路 I C 15分アクセス面積率



### 3. ルート帯の検討 -対策案の整備効果 《産業》-



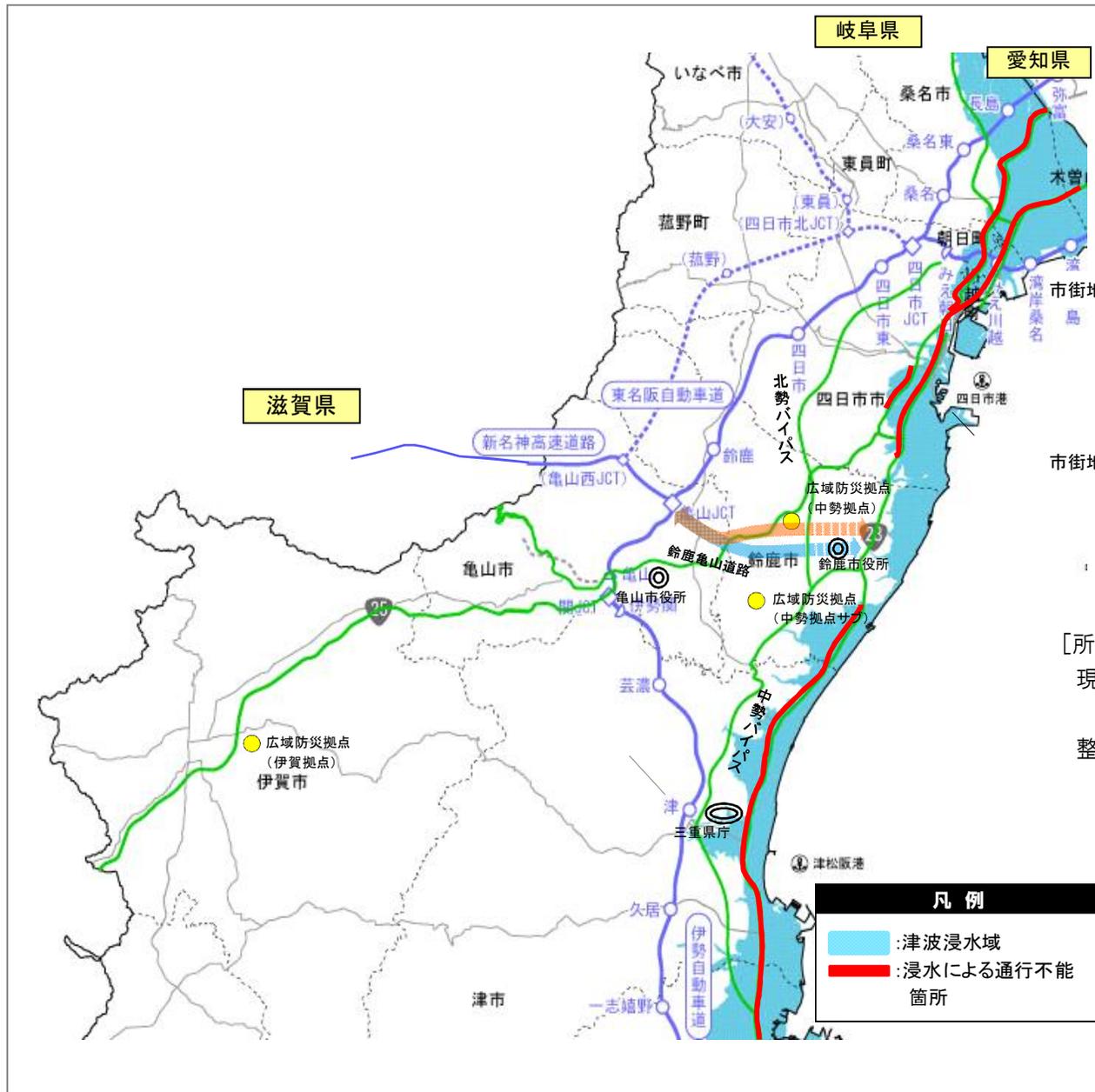
御園工業団地から高速道路 I Cアクセス時間



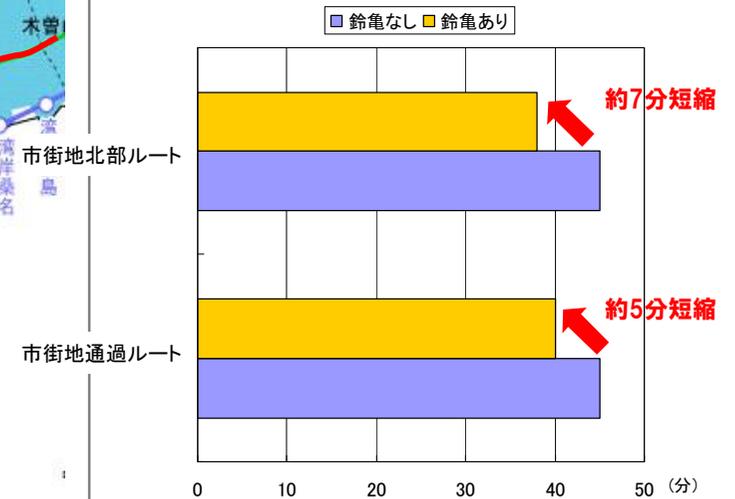
※現況(鈴亀なし)は国道1号を經由し亀山ICを利用するルート

※鈴亀整備後は北勢バイパスを經由し亀山JCTへ至るルート

### 3. ルート帯の検討 -対策案の整備効果 《防災》-



防災拠点への所要時間



[所要時間算出条件]

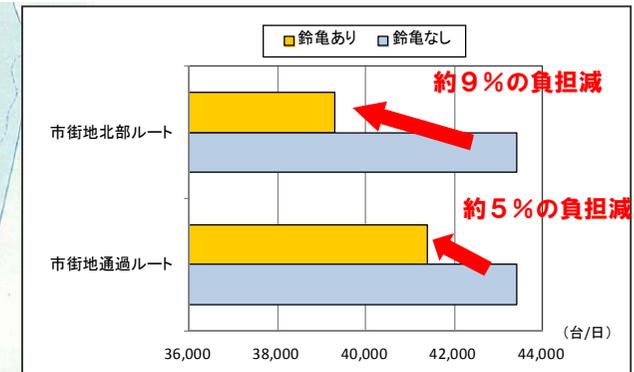
現況：民間プロボテータ(期間H23年1月～12月の平日  
時間帯別旅行速度)からピーク時旅行時間を算出  
整備後：鈴鹿亀山道路については80km/h、その他は民間  
プロボテータの速度から旅行時間を算出

# 3. ルート帯の検討 -対策案の整備効果-

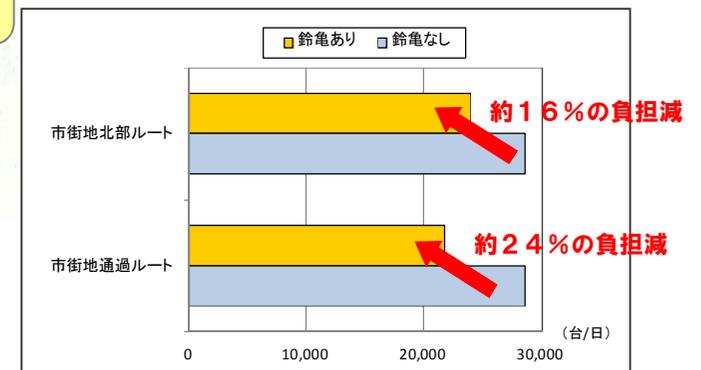
[三重県の緊急輸送道路網]



国道1号の交通負荷軽減効果 (断面1：汲川原町～中富田町交差点)



鈴鹿中央線の交通負荷軽減効果 (交通量推計結果より) (断面2：共進1丁目～汲川原橋南詰交差点)



※H17センサスに基づく交通量分配 (県作業値) 事業評価時に詳細検討

### 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-

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 〇 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 〇 時間帯差	①約67分 〇 約14分 約53分 ②約72分 〇 約12分 約60分	①約55分 〇 約8分 約47分 ②約62分 〇 約6分 約56分	①約55分 〇 約8分 約47分 ②約62分 〇 約7分 約55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。

### 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-

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 〇 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 〇 時間帯差	①約67分 〇 約14分 約53分 ②約72分 〇 約12分 約60分	①約55分 〇 約8分 約47分 ②約62分 〇 約6分 約56分	①約55分 〇 約8分 約47分 ②約62分 〇 約7分 約55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。

### 3. ルート帯の検討 -県は市街地北部ルート帯が有力であると考えています-

第1回100人協議会、企業関係団体ヒアリング、アンケート調査などから見えてきた県民等が考える配慮すべき項目（整理途中）

- ①防災に関すること ・ ・ ・ 高速道路からの緊急輸送路の複数確保が必要
- ②生活環境に関すること ・ ・ ・ 市街地の渋滞緩和
- ③産業に関すること ・ ・ ・ 企業立地の可能性拡大
- ④実現性に関すること ・ ・ ・ 早期完成、コスト縮減
- ・
- ・



市街地北部ルート帯の方が「県民等が考える配慮すべき項目（整理中）」  
をより満足している

しかし、市街地通過ルート帯の方がより優れている面もある

- ・ 高速道路への時間短縮効果大きい
- ・ （都）鈴鹿中央線の交通量削減効果が高い など

## 4. 100人協議会開催にあたって

- ❓ 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・見落として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？

