

鈴鹿亀山道路

計画検討の発議

三重県

平成25年7月26日

1.計画検討の発議

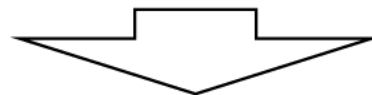
計画検討の背景と発議

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

- ・ 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

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

- ・ 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



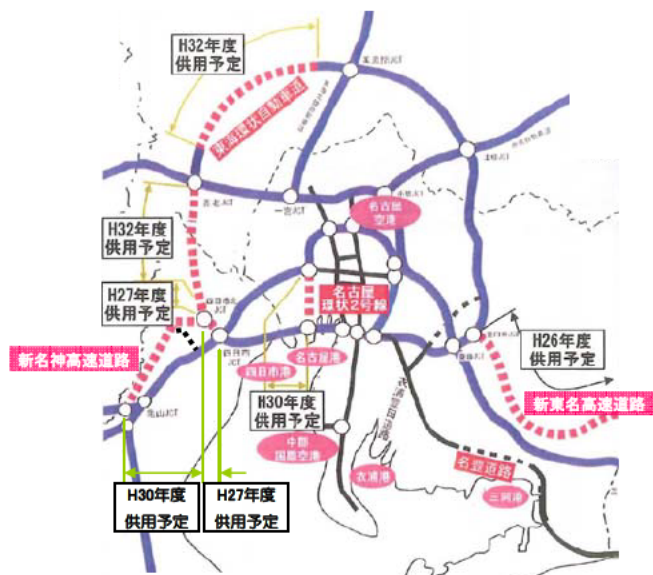
今、鈴鹿亀山地域において、道路の計画検討を行うことが有効

2. 整備が進む広域幹線道路

- 中部、近畿、北陸といった各方面への広域幹線道路のネットワークが多重化され、経路選択性等の機能向上が期待される
- 新名神高速道路、東海環状自動車道をはじめとして、北・中勢地域では、平成30年代前半頃までに、多くの広域幹線道路が整備される

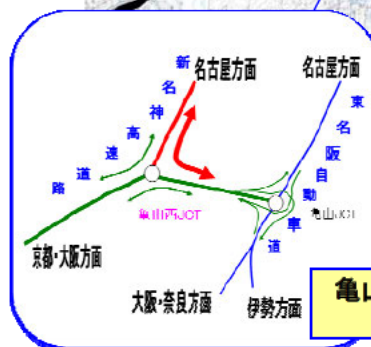
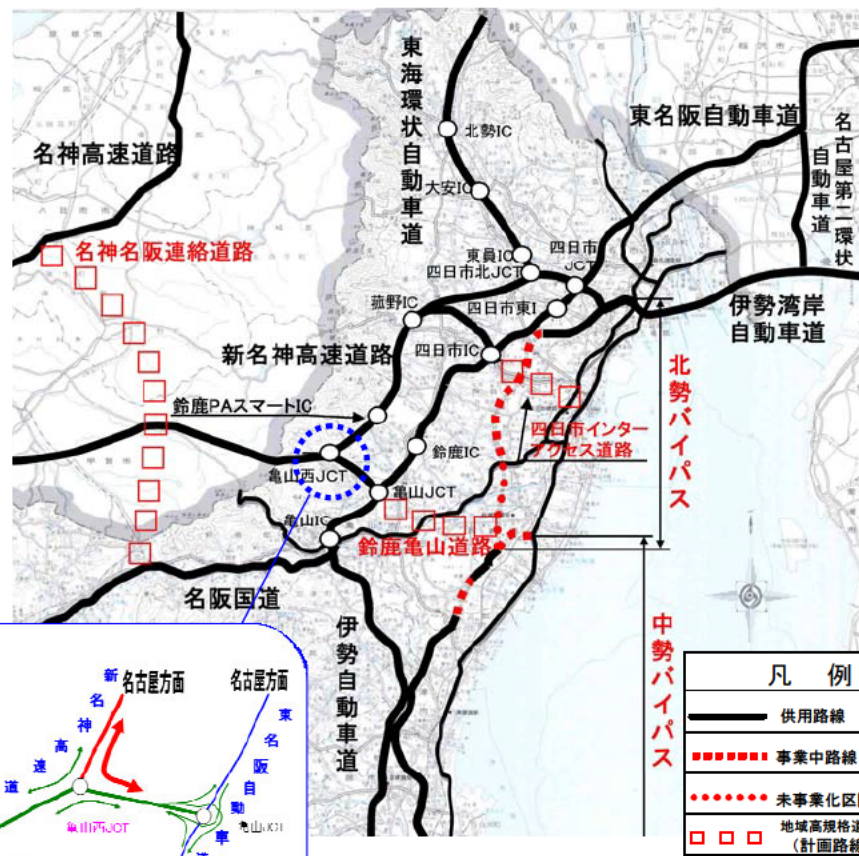
◆中部圏の広域幹線道路のネットワーク

各都市間と中部国際空港や名古屋港・四日市港等の主要な拠点との連結を強化する広域幹線道路が完成予定



	高規格幹線道路供用区間
	高規格幹線道路事業中
	地域高規格幹線道路供用区間
	地域高規格幹線道路事業中

◆北・中勢地域周辺の将来のネットワーク (平成30年代前半整備予定)

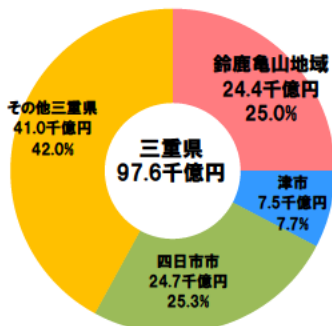


3. 全国の産業をリードする北・中勢地域

- 製造品出荷額等の地区別構成比では、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る
- 電子部品や輸送用機械の出荷額で全国上位に位置するなど、全国的にみても、産業をリードする地域といえる

◆三重県の製造品出荷額等の地区別構成比

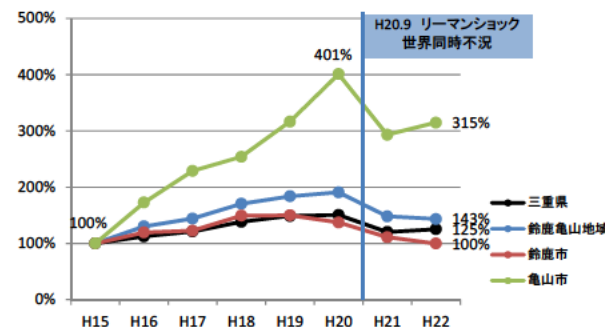
津市、四日市市、鈴鹿亀山地域で約60%を占める



出典:工業統計調査

◆三重県の製造品出荷額等の伸び率

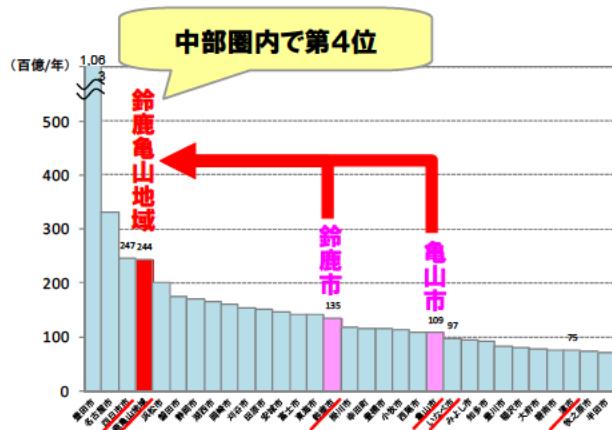
鈴鹿亀山地域が三重県全体の動向に影響



出典:工業統計調査

◆鈴鹿亀山地域の出荷額のシェア

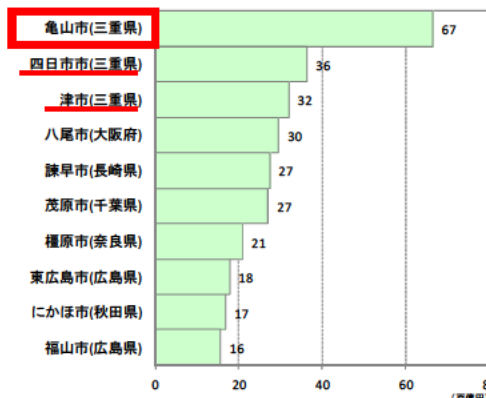
[中部圏内の製造品出荷額等]



出典:H22工業統計調査

[電子部品・製造品出荷額]

電子部品出荷額ランキングで
亀山市が全国第1位

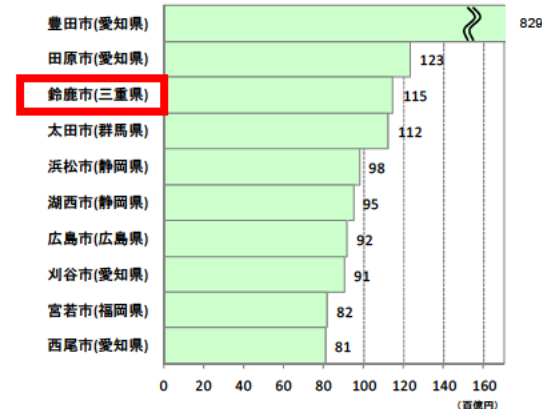


※電子部品には、液晶パネル等が含まれる

出典:H21工業統計調査

[輸送用機械・製造品出荷額]

輸送用機械出荷額ランキングで
鈴鹿市が全国第3位

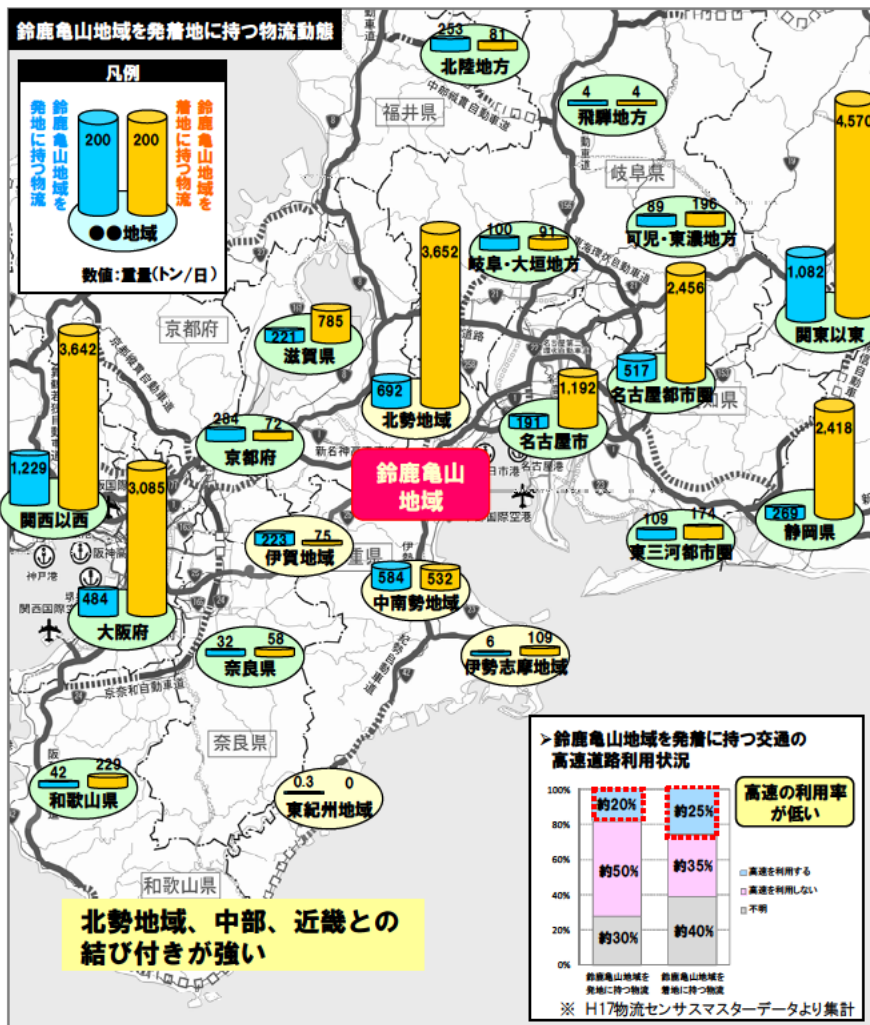


※輸送用機械には自動車製造、部品等が含まれる

4. 鈴鹿亀山地域の優れた立地環境

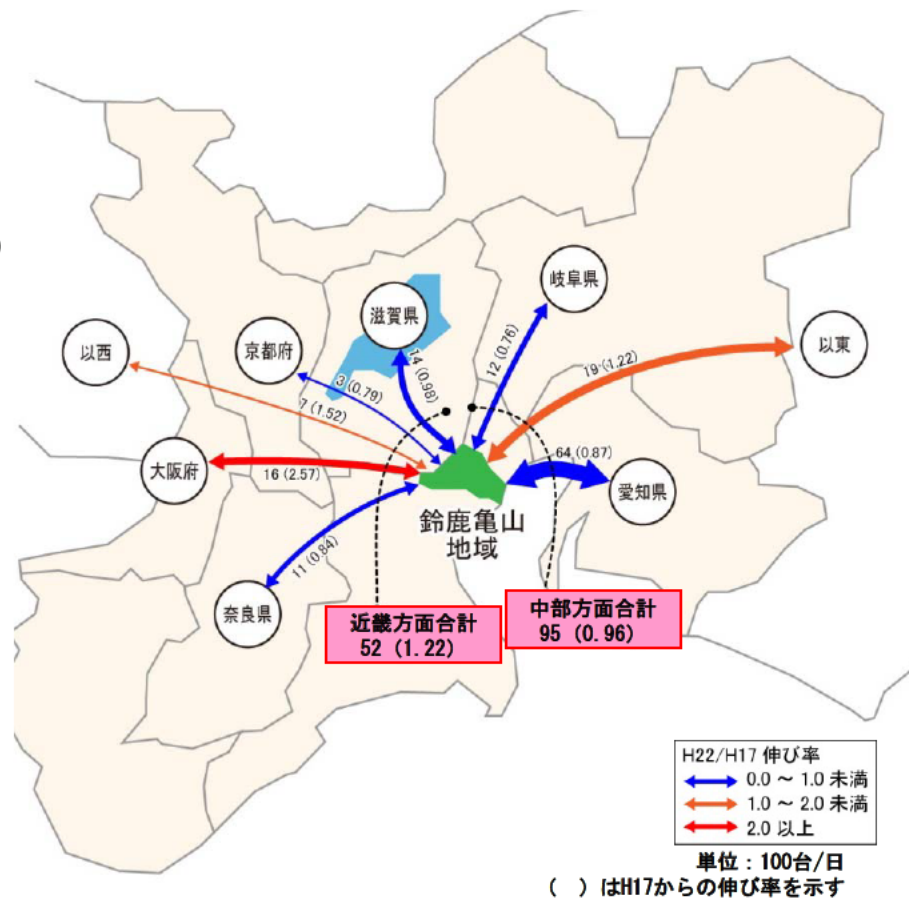
○鈴鹿亀山地域は、中部圏、近畿圏との物流の流動量が大きい

◆鈴鹿亀山地域を発着地に持つ物流動態



※ H17物流センサスマスターデータより集計

◆貨物車流動 (H22センサス)



4. 鈴鹿亀山地域の優れた立地環境

- 鈴鹿亀山地域は、中部圏、近畿圏の複数の港湾、空港等の物流拠点との距離が短く、優れた立地環境を誇り、ネットワークが多重化することにより、今後更に向上する
- 最も近傍に位置する四日市港は、近年コンテナ取扱量が増え、成長を続けている

◆広域交通拠点（空港、港）への所要時間

鈴鹿亀山と広域拠点の連絡性



	関西国際空港	大阪港	中部国際空港	名古屋港	四日市港
距離(km)	168.4	146.0	87.3	51.9	12.1
時間(分)	141.1	132.2	86.9	59.1	22.4
平均速度(km/h)	71.6	66.2	60.3	52.7	32.4

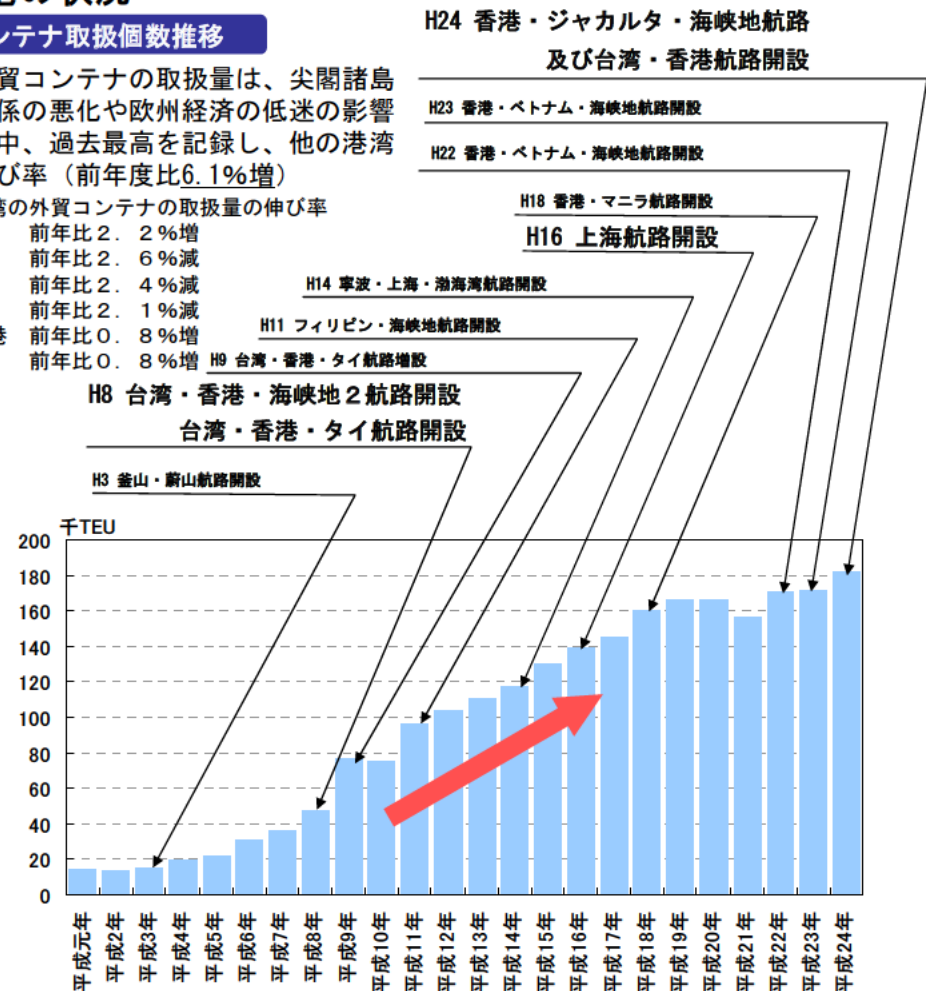
◆四日市港の状況

四日市港コンテナ取扱個数推移

平成24年の外貨コンテナの取扱量は、尖閣諸島を巡る日中関係の悪化や欧州経済の低迷の影響が懸念される中、過去最高を記録し、他の港湾よりも高い伸び率（前年度比6.1%増）

<参考>他の港湾の外貨コンテナの取扱量の伸び率

東京港	前年比2.2%増
横浜港	前年比2.6%減
大阪港	前年比2.4%減
神戸港	前年比2.1%減
名古屋港	前年比0.8%増
清水港	前年比0.8%増



出典：H22道路交通センサス

出典：四日市港管理組合調べ

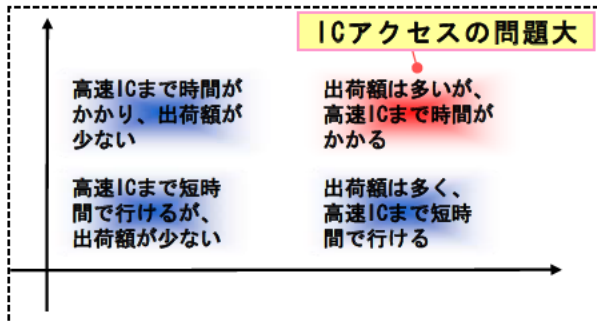
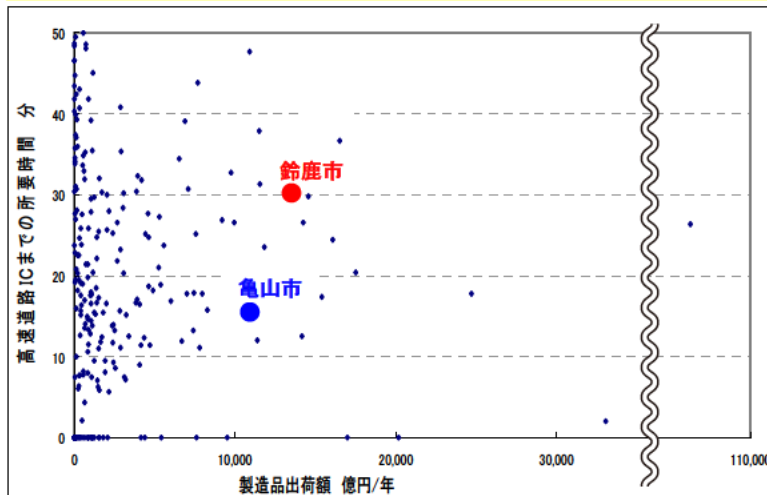
5. 高速道路インターチェンジへのアクセス性

- 産業集積地において、鈴鹿亀山地域は、他都市と比較しても、ICへのアクセス性に問題を有する（特に鈴鹿市は顕著）
- 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

◆ 製造品出荷額と道路整備との関係

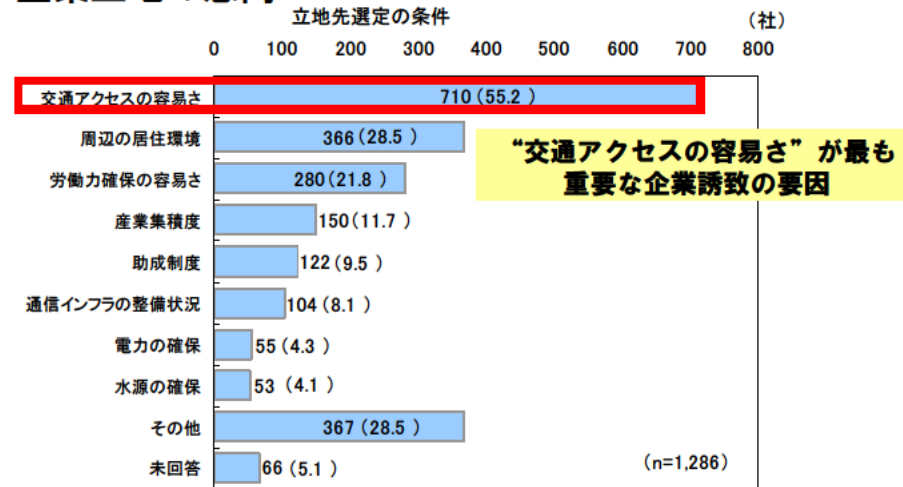
市町村別製造品出荷額等と高速ICアクセス時間の関係（中部地域）

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



【算出条件】
 ・市町村別製造品出荷額(H22工業統計)
 ・高速道路所要時間:H22民間プロブデナー
 ※各ICから高速道路IC(最短距離)の平均

◆ 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

◆ 全国製造品出荷額市町村別順位

上位の市町村は約15分でアクセス可能な高規格道路等が整備されている

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	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	15	広島市(広島県)	広島高速道路
2	市原市(千葉県)	館山自動車道	16	大分市(大分県)	東九州自動車道
3	大阪市(大阪府)	阪神高速道路	17	太田市(群馬県)	北関東自動車道
4	特別区部(東京都)	首都高速道路	18	福山市(広島県)	山陽自動車道
5	川崎市(神奈川県)	首都高速道路	19	磐田市(静岡県)	東名高速道路
6	倉敷市(岡山県)	山陽自動車道	20	姫路市(兵庫県)	播磨連絡道路
7	横浜市(神奈川県)	首都高速道路	21	宇都宮市(栃木県)	新4号バイパス
8	名古屋市(愛知県)	名古屋高速道路	22	静岡市(静岡県)	東名高速道路
9	神戸市(兵庫県)	阪神高速道路	23	周南市(山口県)	山陽自動車道
10	堺市(大阪府)	阪神高速道路	24	鈴鹿市(三重県)	(鈴鹿亀山道路)
11	四日市市(三重県)	(四日市インターアクセス道路)	25	湖西市(静岡県)	豊橋浜松道路
12	京都市(京都府)	阪神高速道路	26	刈谷市(愛知県)	衣浦豊田道路
13	浜松市(静岡県)	東名高速道路	27	尼崎市(兵庫県)	阪神高速道路
14	北九州市(福岡県)	北九州都市高速道路	28	富士市(静岡県)	東名高速道路

出典：H21工業統計調査

6.災害への備え

○東日本大震災では、くしの歯作戦により迅速な緊急対応が可能となった

◆東日本大震災のくしの歯作戦

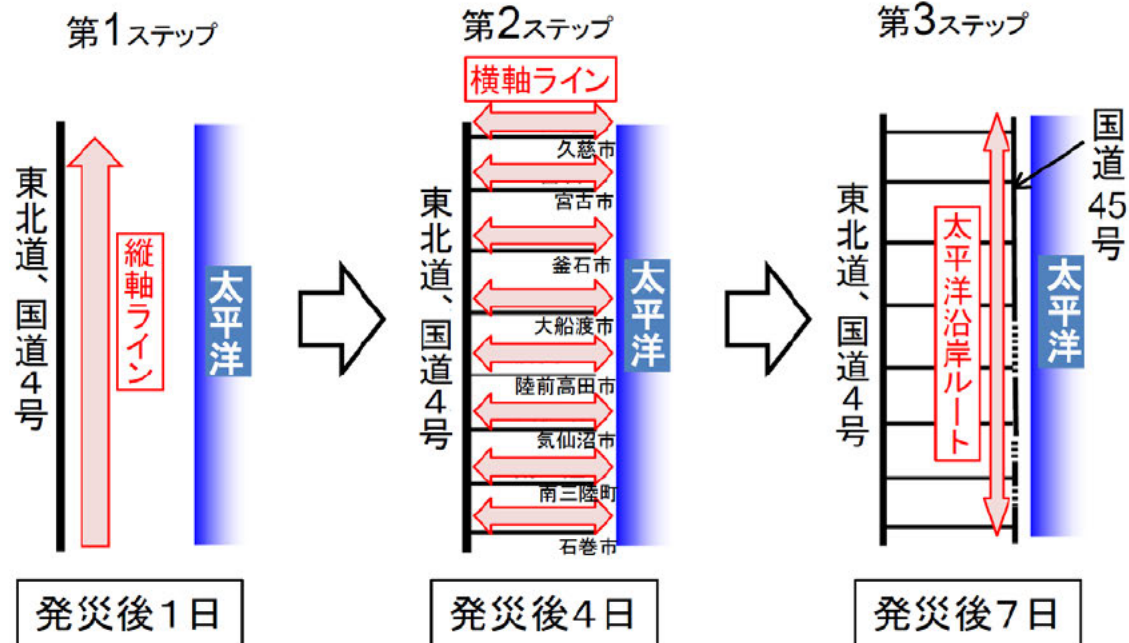
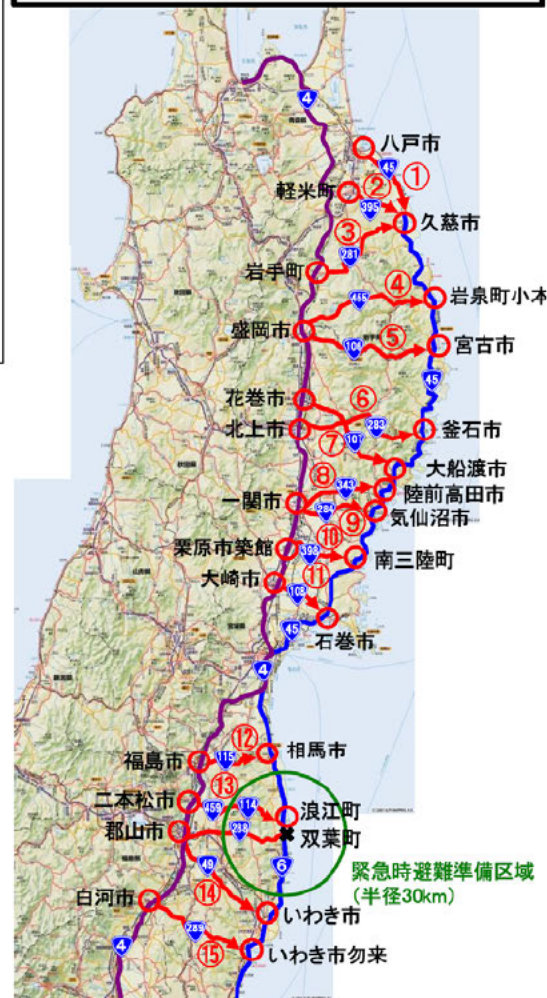
■ 3月11日、津波で大きな被害が想定される沿岸部へ進出のため、「くしの歯型」救援ルートを設定

<第1ステップ> 東北道、国道4号の縦軸ラインを確保

<第2ステップ> 太平洋沿岸地区へのアクセスは東北道、国道4号からの横軸ラインを確保
 →3月12日:11ルートの東西ルート確保 →3月14日:14ルート確保
 →3月15日:15ルート確保(16日から一般車両通行可)

<第3ステップ> →3月18日:太平洋沿岸ルートの国道45号、6号の97%について
 啓開を終了

国道4号から各路線経由で
 国道45号及び国道6号までの啓開状況



6.災害への備え

- 南海トラフ巨大地震等の大規模地震の発生が予測される中、鈴鹿亀山地域周辺はくしの「歯」(強固な東西軸)の空白地となっている
- 鈴鹿亀山道路完成により、広域防災拠点間の連携が強化される
- 鈴鹿亀山道路完成により、災害時等のリダンダンシーを確保し、ネットワーク効果は全県的に発現する

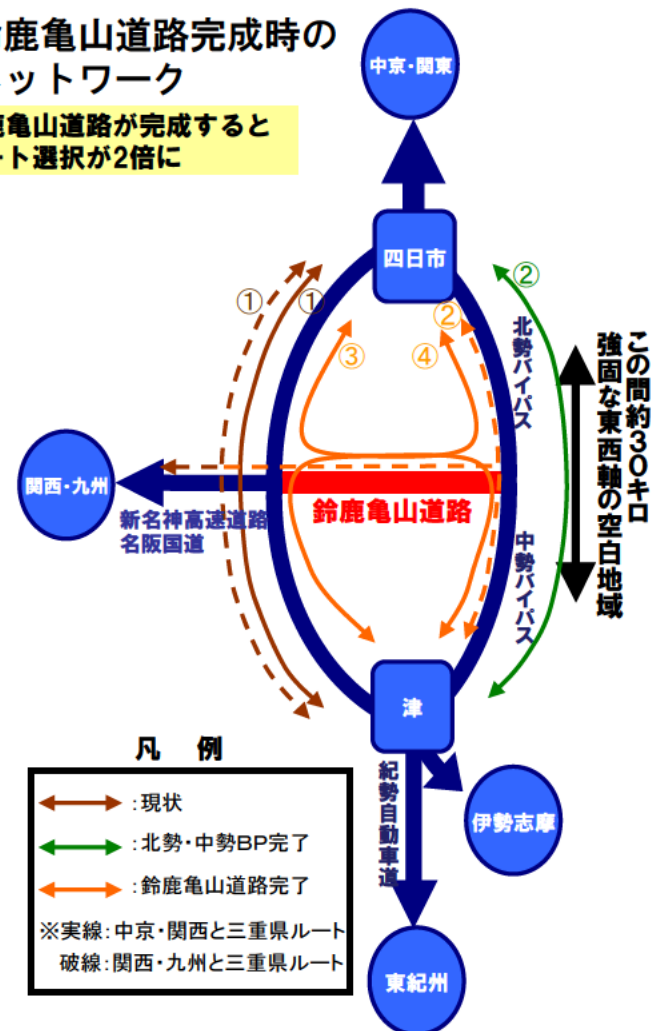
◆沿岸部と内陸部の連結による災害時の全県的な備え

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



◆鈴鹿亀山道路完成時のネットワーク

鈴鹿亀山道路が完成するとルート選択が2倍に



7.上位計画との関連を整理

○中部圏広域地方計画の考えを踏まえ、概ね10～20年後の中部地方の将来像実現に向け目指すべき目標を掲げた「新まんなかビジョン」では、日本のまんなかである位置的優位性を活かし、国内外との交通ネットワークの強化、円滑化、人・モノ・情報の活発化等がうたわれている

新まんなかビジョン

中部地方が、日本のロータリーとしての新たな価値を生み出す個性と魅力ある圏域を形成するため、中部圏広域地方計画で「日本のまんなかから世界のまんなかへ」と飛翔する将来像の実現を目指している中、社会資本分野においては、今後10～20年後を見据え、「まんなかで日本をリードする中部」の形成を目指す。



相互連携による地域づくりの方向

9つの地域の役割と発展を重視した、相互連携による地域づくりの方向

⑤東海と近畿を結ぶ地域

【地域の概要】

- ・古くは、近畿(朝廷のあった畿内)と東海地方(伊勢や尾張、美濃など)が七道駅路で結ばれ、その後、鎌倉街道、徳川家康の五街道(東海道)へと変遷する東西の大動脈で結ばれた地域。
- ・2008年2月には、新名神高速道路が一部開通し、新たな交流が生まれる地域

10～20年後を見据えた政策体系

	目指すべき地域づくりの方向		具体的な目標	
【交流・連携】	<p>交流が活発な中部 日本のまんなかで、魅力があふれ、賑わいと活気ある中部を形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内外の交流拡大と、地域間格差の是正 ・さらなる都市の魅力向上 ・産業観光など独自の資源を活かした地域の魅力向上 	<p>日本の東西大動脈が集中する静岡県静岡市清水区由比</p>	<p>まんなかの位置的優位性を活かし、交流・連携が活発な中部を形成するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さらなる都市の魅力向上と、地域間格差の是正 ・国内外の交流拡大と、中部の国際的な魅力向上を可能とする <p>○国内外上の交通ネットワークが強化・円滑化された地域</p> <p>○国内外の人・モノ・情報の交流が活発で賑わいある地域</p> <p>○地域資源を活かした魅力ある、各地域の自立を目指します</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します ②社会基盤整備で都市機能を高度化し、各地域の自立を促します ③中山間地や農山漁村の地域力を向上し、各地域の自立を促します ④独自の地域資源を活用し、観光など地域の魅力を向上します
【産業競争力】	<p>活力ある中部 人口減少下でも、ものづくりをはじめ、国際的に強い産業競争力ある中部を形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ものづくり産業のさらなる発展 ・優れた技術、人材、知能、産業を集積 	<p>中部地方の国際ゲートを代表する名古屋港</p>	<p>人口減少下においても、日本が国際的にも産業競争力を高め、日本をリードする中部を形成するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ものづくり産業のさらなる発展 ・優れた技術、人材、知能、産業の集積を可能とする <p>○国内外上の高次交通ネットワークが強化・円滑化された地域</p> <p>○国際的な交通基盤、物流拠点、生産・研究基盤が整った地域</p> <p>○生産活動に欠かせない水を安定して供給できる地域を目指します。</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①港湾・空港の機能を強化し、世界的に優れた国際物流ネットワークを形成します ②国内交通ネットワークを強化し、スムーズな移動を可能にします ③陸・海・空が一体となった高度な物流システムを構築します ④ものづくりに不可欠な水の安定確保を図ります

7.上位計画との関連を整理

〇みえ県民カビジョンでは、将来の姿(基本理念)を実現するために、県が行う取組を「政策体系」として設定し、防災・減災対策、ものづくり三重、道路網整備の推進などがうたわれている

みえ県民カビジョン「政策体系一覧」

この章では、56の<施策>について、記載しています。記載にあたっては、<政策展開の基本方向>(三つの柱)ごとに節を付けた上で、16の<政策>順にまとめています。



● 政策体系一覧

I 「守る」 ～命と暮らしの安全・安心を 実感できるために～	I-1 危機管理	111 防災・減災対策の推進 112 治山・治水・海岸保全の推進 113 食の安全・安心の確保 114 感染症の予防と体制の整備
	I-2 命を守る	121 医師確保と医療体制の整備 122 がん対策の推進 123 こころと身体の健康対策の推進
	I-3 暮らしを守る	131 犯罪に強いまちづくり 132 交通安全のまちづくり 133 消費生活の安全の確保 134 薬物乱用防止等と医薬品の安全確保
	I-4 共生の福祉社会	141 介護基盤整備などの高齢者福祉の充実 142 障がい者の自立と共生 143 支え合いの福祉社会づくり
	I-5 環境を守る持続可能な社会	151 地球温暖化対策の推進 152 廃棄物総合対策の推進 153 自然環境の保全と活用 154 大気・水環境の保全

II 「創る」 ～人と地域の夢や希望を 実感できるために～	II-1 人権の尊重と多様な性を認め合う社会	211 人権が尊重される社会づくり 212 男女共同参画の社会づくり 213 多文化共生社会づくり 214 NPOの参画による「協創」の社会づくり
	II-2 教育の充実	221 学力の向上 222 地域に開かれた学校づくり 223 特別支援教育の充実 224 学校における防災教育・防災対策の推進
	II-3 子どもの育ちと子育て	231 子どもの育ちを支える家庭・地域づくり 232 子育て支援策の推進 233 児童虐待の防止と社会的養護の推進
	II-4 スポーツの推進	241 学校スポーツと地域スポーツの推進 242 競技スポーツの推進
	II-5 地域との連携	251 南部地域の活性化 252 東紀州地域の活性化 253 「美し国おこし・三重」の新たな推進 254 農山漁村の振興 255 市町との連携による地域活性化
	II-6 文化と学び	261 文化の振興 262 生涯学習の振興

III 「拓く」 ～強みを生かした経済の躍動を 実感できるために～	III-1 農林水産業	311 農林水産業のイノベーションの促進 312 農業の振興 313 林業の振興と森林づくり 314 水産業の振興
	III-2 強じん多様な産業	321 三重の強みを生かした事業環境の整備と企業誘致の推進 322 ものづくり三重の推進 323 地域の価値と魅力を生かした産業の振興 324 中小企業の技術力向上支援と科学技術の振興 325 新しいエネルギー社会の構築
	III-3 雇用の確保	331 雇用への支援と職業能力開発 332 働き続けることができる環境づくり
	III-4 世界に開かれた三重	341 三重県営業本部の展開 342 観光産業の振興 343 国際戦略の推進
	III-5 安心と活力を生み出す基盤	351 道路網・港湾整備の推進 352 公共交通網の整備 353 快適な住まいまちづくり 354 水資源の確保と土地の計画的な利用

※ 行政運営の取組については、第3編第1章をご覧ください。

7.上位計画との関連を整理

(1) 三重県都市マスタープランでの位置付け

■三重県都市マスタープランH17.4より抜粋

都市づくりの基本理念
 ～奏でるやすらぎ・美しさと響きあいの
 交流都市圏づくり～

- ・都市型アメニティと交流の核となる都市づくり
- ・自動車・液晶などを核とした産業技術の拠点圏域づくり

都市計画の決定方針

	交通施設
鈴鹿	<ul style="list-style-type: none"> ・国土軸と県土の南北軸の形成 ・環境や人にやさしい交通体系の確立 ・コミュニティバスなどの交通システムの充実
亀山	<ul style="list-style-type: none"> ・国土軸の形成 ・公共交通機関の充実 ・道路ネットワークにより、伊勢湾岸の隣都市との連携を緊密

■三重県都市マスタープランH24.9 (鈴鹿)、H25.5 (亀山) より抜粋

都市計画の決定方針

	交通施設
鈴鹿	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節機能の充実 ・高速自動車国道とのアクセス向上による広域交流の促進(鈴鹿亀山道路の事業化に向けた検討) ・環境や人にやさしく、誰もが円滑に移動できる公共交通網の形成
亀山	<ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道による広域的道路網の充実 ・鈴鹿亀山道路の整備による伊勢湾岸の各都市との連携強化 ・環境や人にやさしく、誰もが円滑に移動できる公共交通網の形成

7.上位計画との関連を整理

(2) 鈴鹿市都市マスタープランにおける位置付け

■鈴鹿市都市マスタープランH20.10より抜粋

鈴鹿市の将来構造

骨格軸設定の考え方

- 大規模プロジェクトのインパクトを都市づくりおよび地域経済圏形成へ誘導するための 亀山方面との連携強化
- 四日市～鈴鹿～津方面の連携の強化
- 各都市機能拠点と広域道路・交通結節点（鈴鹿IC、亀山IC方面）との連携
- 主要地区の相互連携（環状線の設定）

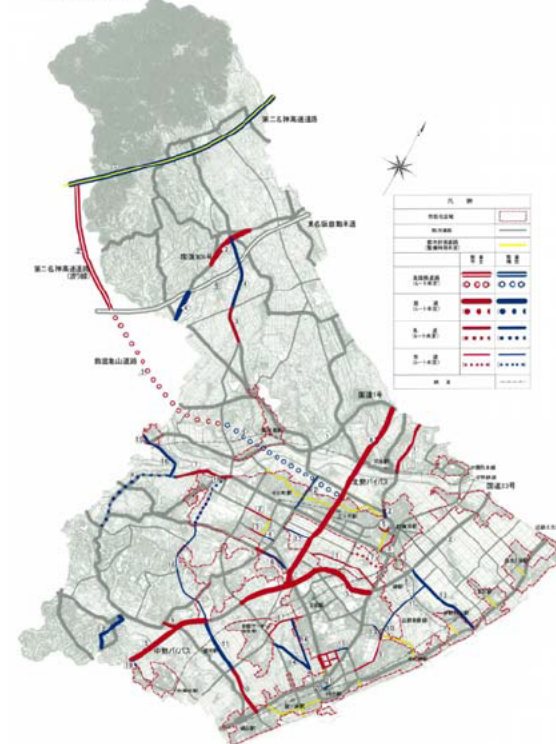


都市づくりの基本方針

鈴鹿市の道路整備は、次のような視点によって、整備・保全・活用を図っていく。

- 広域交通体系への対応と活用
 - ・ 高速交通体系への対応と活用
 - ・ 広域・地域幹線道路網および市内幹線道路網の整備促進と連携強化
- 歩行者・自転車利用環境の整備推進
- 地域の個性を活かした整備
 - ・ 幹線道路における特色のある道づくり
 - ・ 地域特性を活かした街並みづくり
- 防災・地域環境形成に資するゆとりある快適空間の確保
- 輸送機能の確保・効率化

図一 道路整備方針



7.上位計画との関連を整理

(3) 亀山市都市マスタープランにおける位置付け

■亀山市都市マスタープランH22.3より抜粋

将来の都市の構造

ネットワークの形成

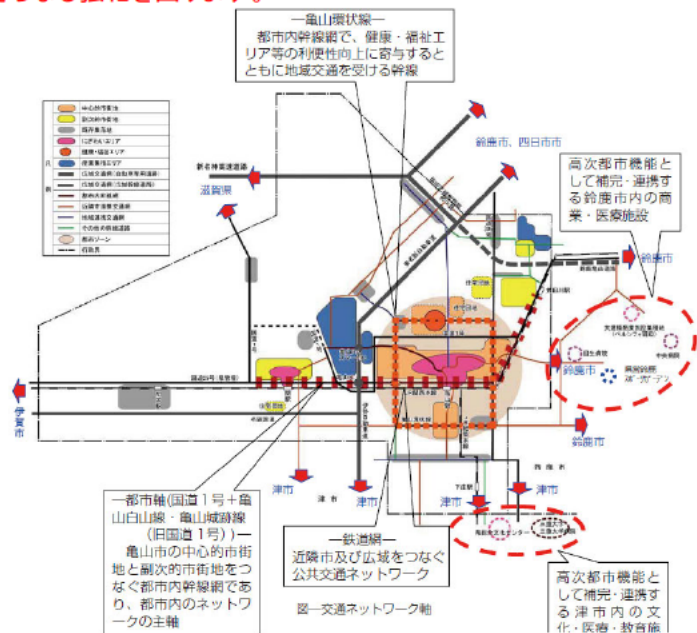
都市機能集約拠点とまとまりある生活空間の形成による暮らしやすい都市の形成を図るため、道路、公共交通、情報による広域及び隣接する市とのネットワーク並びに都市内のネットワークの強化・充実を図ります。なお、**道路網については、新たな骨格の形成を進めるとともに、既存の道路網を充分活かしたネットワークの形成を図ります。**

交通ネットワーク軸の整備

広域交通網(自動車専用道路、広域幹線道路およびリニア中央新幹線)

◆鈴鹿亀山道路

鈴鹿市や四日市市と亀山市をつなぐ新たな連携軸であるとともに、新名神高速道路等の自動車専用道路へのアクセス道路となることで、新たな土地需要を生み出す道路網であることから、整備の促進による広域交通網のさらなる強化を図ります。



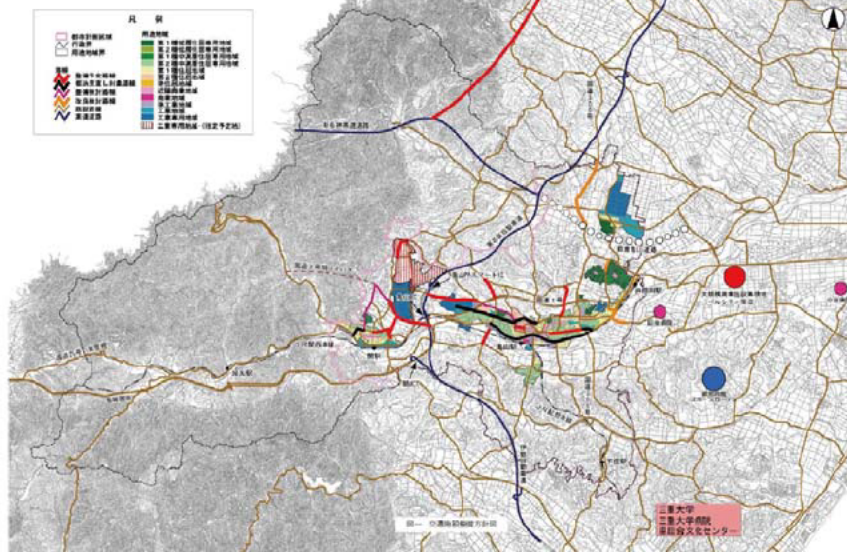
都市整備の方針

交通施設整備の方針

- ・高速道路や鉄道等の広域交通網の強化
- ・都市軸である亀山白山線・亀山城跡線(旧国道1号)の機能向上と新たな幹線道路である亀山環状線及び都市計画道路西丸関線の整備
- ・近隣市との連携強化のための交通網整備
- ・都市内道路の安全性の向上
- ・公共交通の利便性向上
- ・将来の都市の姿と整合した、都市計画道路の見直し

◆鈴鹿亀山道路

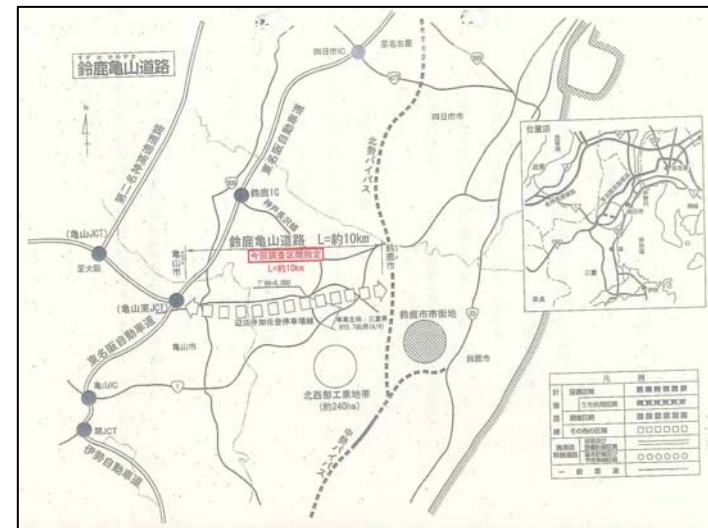
地域高規格道路の鈴鹿亀山道路は、広域的な連携機能の強化や、本市及び周辺市の利便性の向上を図るため重要な広域交通網であることから、早期の道路整備及び市内へのインターチェンジ機能の設置を促進します。また、インターチェンジ機能設置に伴う周辺道路網の整備についても検討します。



8.鈴鹿亀山道路の計画経緯

◆ 鈴鹿亀山道路の計画経緯

- (平成 元年 2月 第二名神高速道路 基本計画決定)
- (平成 2年 7月 亀山市、関町、河芸町が渡り線と東名阪自動車道のJCTに開発ICを設置できるよう要望)
- 平成 5年12月 広域道路整備基本計画に位置付け
- 平成 6年 7月 鈴鹿亀山道路建設促進期成同盟会設立
(構成員：鈴鹿市、亀山市 他)
- 平成 6年12月 地域高規格道路「候補路線」の指定
- 平成 9年 5月 第二伊勢湾岸道路建設促進協議会設立
(構成員：愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市 他)
- 平成 9年12月 鈴鹿市都市マスタープランに位置付け
(亀山JCT～国道1号)
- 平成10年 5月 新道路整備5箇年計画において第2伊勢湾岸道路の一部を形成する名古屋圏専道として位置づけされる
- 平成10年 6月 地域高規格道路「計画路線」の指定
- (平成10年12月 第二名神高速道路 整備計画決定)
- 平成11年 3月 亀山市都市マスタープランに位置付け
- (平成11年12月 第二名神高速道路 施行命令)
- 平成13年 2月 鈴鹿市都市マスタープランに位置付け
(JCT～北勢バパス)
- 平成16年 3月 地域高規格道路「調査区間」の指定
- 平成17年 2月 新名神と鈴鹿亀山地域の幹線道路整備を進める会設立
(構成員：鈴鹿市・亀山市内の個人および民間団体)
- 平成24年 9月 三重県都市マスタープラン(鈴鹿都市計画区域)に位置付け
- 平成25年 5月 三重県都市マスタープラン(亀山都市計画区域)に位置付け



「調査区間」の指定時の路線図 (H16. 3)