

課題の共有と道路計画の必要性の確認

三重県  
平成25年12月16日

## 目 次

1 . 地域の状況と課題	… 2
2 . 県民等の意見	… 21
3 . 圏域・地域の将来像等	… 25
4 . 政策目標の設定	… 34

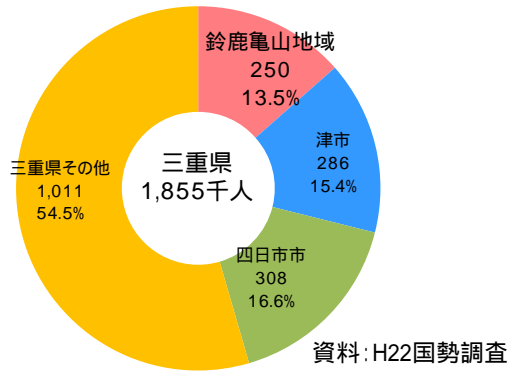
## 1. 地域の状況と課題

# 1 - 1 人口

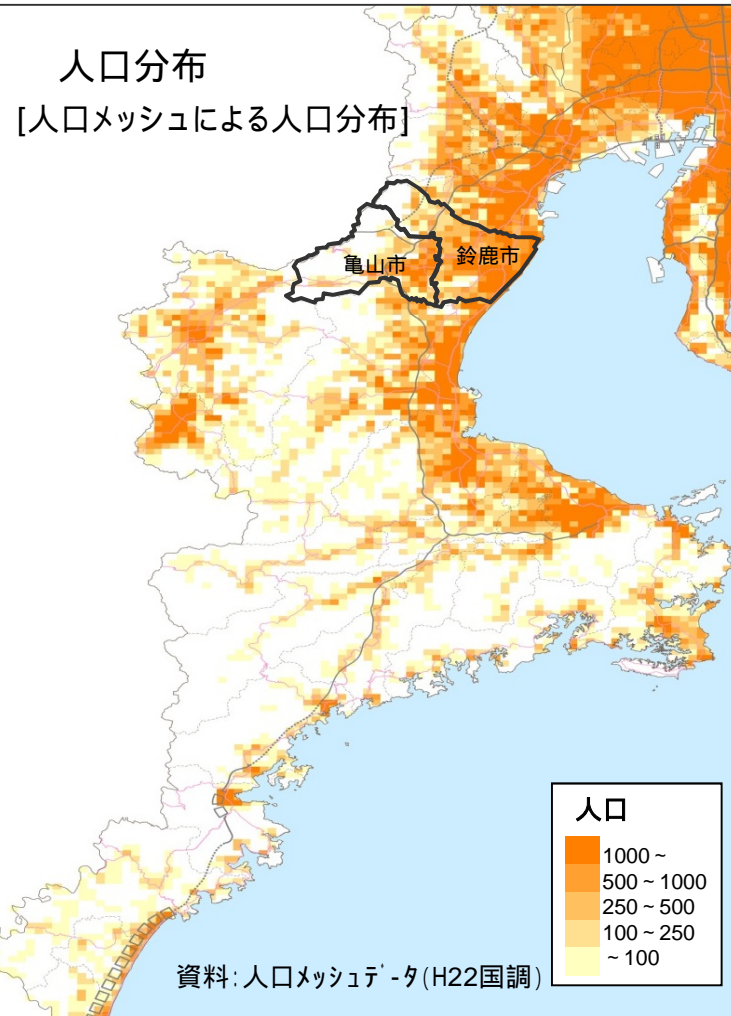
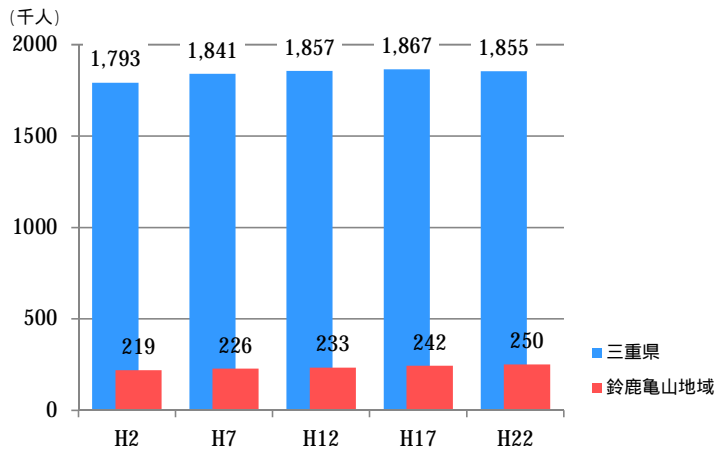
三重県の人口は約186万人、その内、鈴鹿亀山地域が約25万人で約14%を占めており、この地域の人口は近年微増傾向  
沿岸部周辺を中心に人口集中がみられるが、対象エリアでは内陸部にも人口分布が拡大

## 人口構成比及び人口推移

[三重県の人口構成比]



[人口推移]

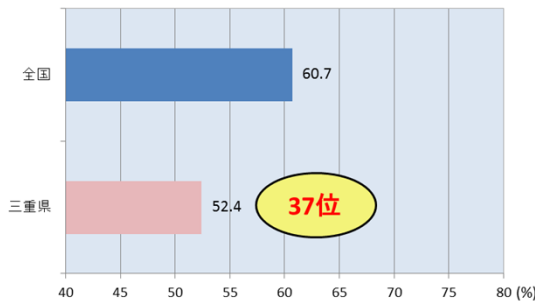


# 1 - 2 三重県の道路整備の現状

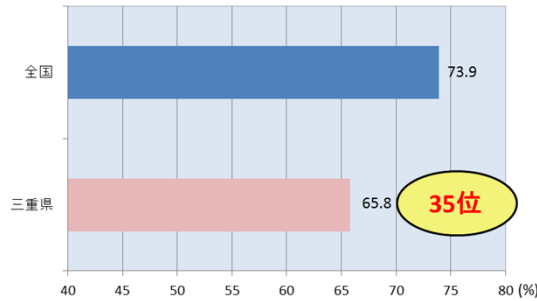
三重県の道路整備の全国的な位置をみると、県内の改良率は全国37位、高規格幹線道路の整備率は全国35位と低い状態にあり、その整備はまだまだ道半ば  
 三重県の財政状況は非常に厳しく、道路整備に関する予算は減少傾向

## 三重県の道路整備の現状

[道路改良率] H23.4現在



[高規格幹線道路の整備率] H25.3現在



## 三重県の道路整備に関する予算の現状

[三重県の財政状況]

三重県の財政状況は、歳入面では、県税収入等に多くを期待することが困難である一方、歳出面では、公債費や社会保障関係経費が増加するなど、今後さらに一段と厳しくなるものと見込まれる

平成25年度 第1回三重の財政(H25.5)より

[三重県の道路状況]

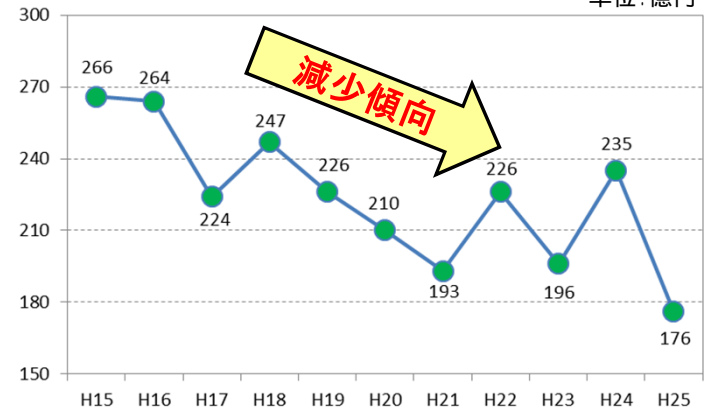
(平成24年4月1日現在)

種別	路線数	実延長 (km)	整備率 (%)	改良率 (%)	舗装率 (%)	橋梁		トンネル	
						個所数	延長 (km)	個所数	延長 (km)
国	指定区間	6	391.6	46.0	100.0	546	32.0	16	13.3
	県管理区間	20	808.5	63.1	86.2	987	26.5	78	32.2
	計	26	1,200.0	57.5	90.7	1,533	58.5	94	45.5
県	主要地方道	69	1,115.0	55.6	74.3	1,388	28.7	17	7.7
	一般県道	244	1,567.0	45.9	65.1	1,634	32.3	23	9.0
	計	313	2,681.9	49.9	68.9	3,022	61.0	40	16.7
国道・県道計		339	3,882.0	52.3	75.7	4,555	119.5	134	62.2
県管理国道・県道計		333	3,490.4	53.0	72.9	4,009	87.5	118	48.9
市管理県道(17条2項)		4	7.1	-	80.9	2	6.7	0	0.0
市道・町道計		67,509	21,087.8	48.3	48.6	14,284	142.2	44	5.7

(注) 1. 国道指定区間については近畿地方整備局が管理する県境の橋梁・トンネルは含まない。  
 2. 出典：路線認定調査(三重県)、2012道路統計年報  
 3. 県管理道路の自転車道は、路線数、実延長に含む値とする。  
 4. 各々の数値は、単位未満を四捨五入したため、合計数値と合計欄が合致しないことがある。

[道路整備に関する予算の推移]

単位: 億円



最終補正額(H25は12月補正額)  
 H22: 「円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策」に基づく補正実施  
 H24: 「日本経済再生に向けた緊急経済対策」に基づく補正実施

# 1 - 3 三重県の産業特性 《産業》

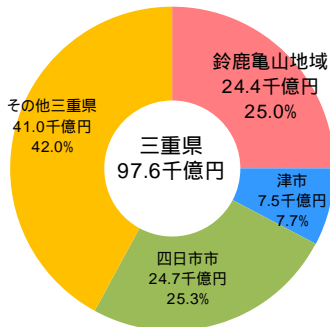
工業製造品出荷額等の地区別構成比では、津市、四日市市、鈴鹿亀山地域は、三重県全体の約60%を占め、県内全体の産業を支えている

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

電子部品や輸送用機械等を中心に関西等との輸送が当該地域の産業を支えている

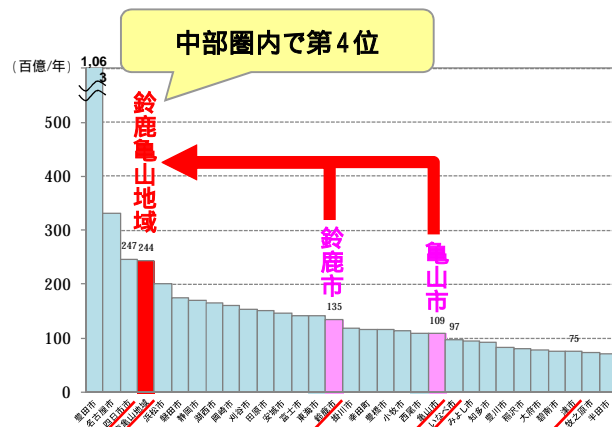
## 三重県の工業製造品出荷額等の地区別構成比

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

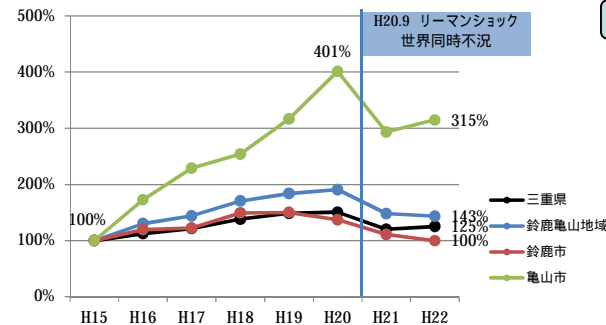
## 鈴鹿亀山地域の工業製造品出荷額等のシェア [中部圏内の製造品出荷額等]



出典: H22工業統計調査

## 三重県の工業製造品出荷額等の伸び率

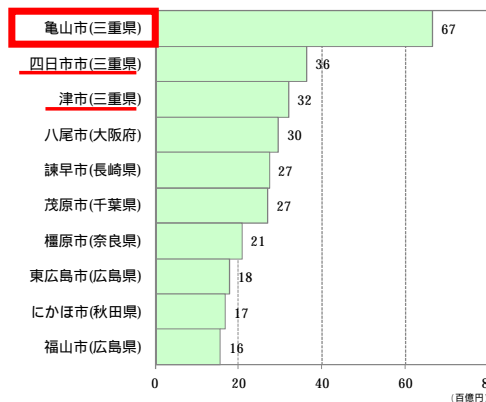
鈴鹿亀山地域が三重県全体の動向に影響



出典: 工業統計調査

[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

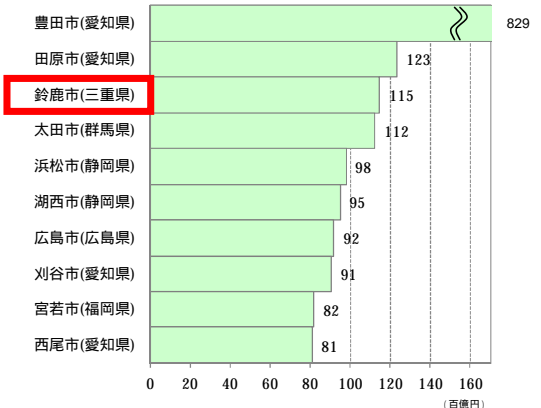
## 関西等との輸送

鈴鹿亀山道路の利用が期待される輸送品



[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

# 1 - 3 三重県の産業特性 《産業》

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)であるが、製造業の付加価値率は全国38位(H24)で全国平均より低い  
 県内外企業5,000社のアンケート、県内外1,052社の企業訪問による現場の声や県内中小企業の経営者、我が国を代表する有識者、グローバルな企業経営を行っている経営者の方々などと議論を重ね、三重県が何を成長産業と位置付け、何で雇用を生み出していくかなど、三重県の特徴を生かした「みえ産業振興戦略」(H24.7)を策定した

## 三重県産業の概況とみえ産業振興戦略の策定経緯

人口に対する工業製造品出荷額等の割合  
 H24 全国1位 三重県(速報値) 約540万円

【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

工業製造品出荷額等に対する付加価値額の割合  
 H24 全国38位 三重県(速報値) 26.6%

【製造業の付加価値率の都道府県順位(千円)】

[2009]		[2010]		[2011]		[2012(速報値)]	
1	徳島 44.9%	1	徳島 47.5%	1	徳島 47.7%	1	徳島 44.7%
2	青森 39.5%	2	青森 41.4%	2	青森 43.6%	2	東京 39.7%
3	東京 38.2%	3	長野 39.6%	3	長野 42.3%	3	秋田 38.6%
4	京都 37.1%	4	山梨 39.3%	4	山梨 41.8%	4	青森 38.3%
5	長野 36.9%	5	新潟 38.3%	5	東京 41.1%	5	山梨 38.1%
...		...		...		...	
42	岡山 25.8%	35	神奈川 30.0%	39	愛媛 29.2%	36	宮城 27.2%
43	愛知 25.5%	36	岩手 29.9%	40	香川 27.9%	37	福岡 26.7%
44	三重 24.7%	37	三重 29.8%	41	三重 27.0%	38	三重 26.6%
45	愛媛 23.7%	38	広島 27.1%	42	岩手 27.0%	39	香川 25.6%
46	大分 22.0%	39	北海道 26.8%	43	千葉 26.7%	40	山口 25.3%
...		...		...		...	
全国	30.3%	全国	31.4%	全国	32.1%	全国	30.2%

**5000社アンケート**  
 県内外へアンケートを実施し、課題や経営戦略等を把握

**1000社訪問**  
 県職員が県内外の事業者を訪問し現場の生の声を把握

## 三重県産業の3つの課題

- 課題 : 製造業の付加価値率の低下
- 課題 : 海外展開の遅れ
- 課題 : 外部連携の遅れ

## みえ産業振興戦略策定

三重県が何を成長産業と位置付け、何で雇用を生み出していくのか

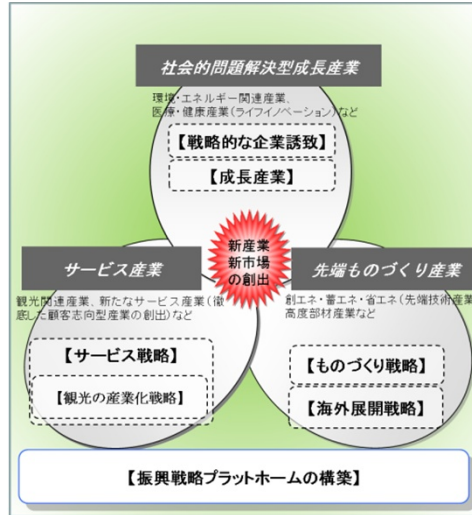
**戦略の4つの特徴**  
 企業の方々の「肌感覚」に近い、「使える」戦略  
 戦略策定と「先行営業」が同時進行する戦略  
 世界的な視座にも立った戦略  
 職員の意識改革を伴った戦略

(三重県雇用経済部資料より)

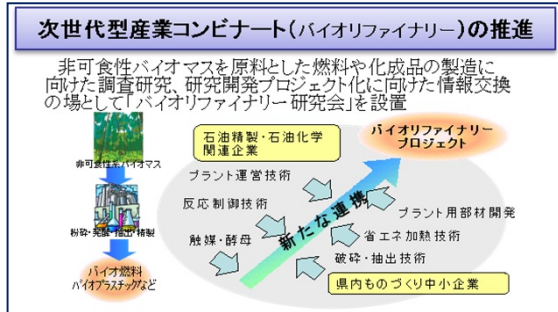
# 1 - 3 三重県の産業特性 《産業》

H24.7に策定した「みえ産業振興戦略」では、バイオ燃料生成や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る。鈴鹿亀山地域や四日市南部では、関西を中心とする新産業の県内関連企業や(財)三重県産業支援センターの高度部材イノベーションセンターなどが産学官一体となって国家プロジェクトの研究拠点として新しい産業展開に役立っている。

## 三重県における新たな産業振興戦略と今後の展開



・四日市港付近の沿岸の石油化学施設にて、環境・エネルギー関連分野の次世代産業の研究が進められ、鈴鹿亀山地域・県内外で本格展開に向けた整備が進められている。  
 ・AMIC等を中心として県内外の産学官が連携し、リチウム二次電池の開発などが進められ、県内企業と京都・大阪等の企業との取組が進んでいる。

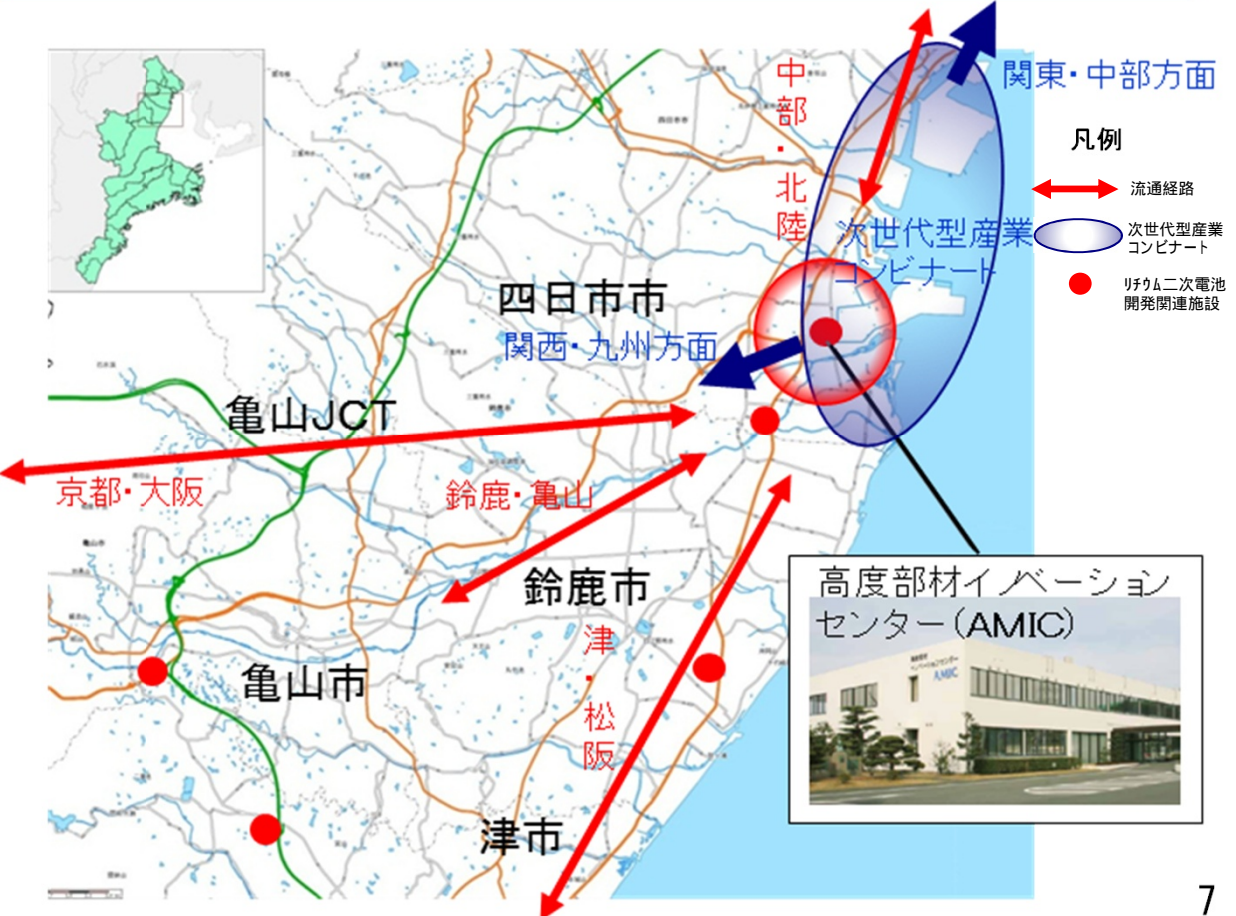


### リチウム二次電池開発プロジェクト(関西企業との連携)

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。

京都や大阪など関西の企業と連携

2011年第6回モノづくり連携大賞・日刊工業新聞社賞を受賞



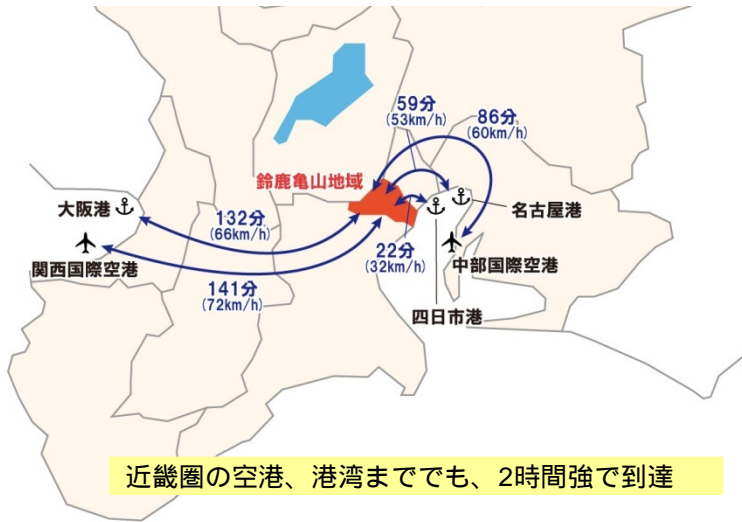


# 1 - 4 鈴鹿亀山地域の産業ポテンシャル 《産業》

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

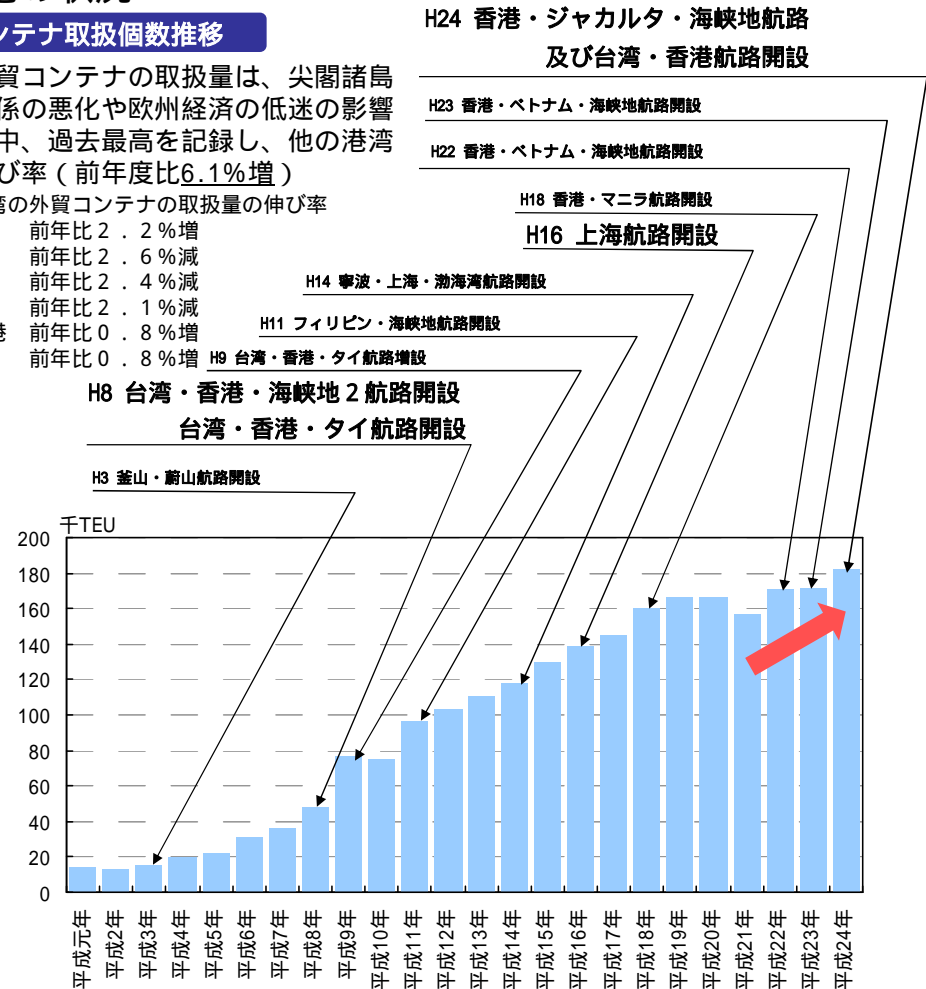
## 四日市港の状況

### 四日市港コンテナ取扱個数推移

平成24年の外貿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>他の港湾の外貿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



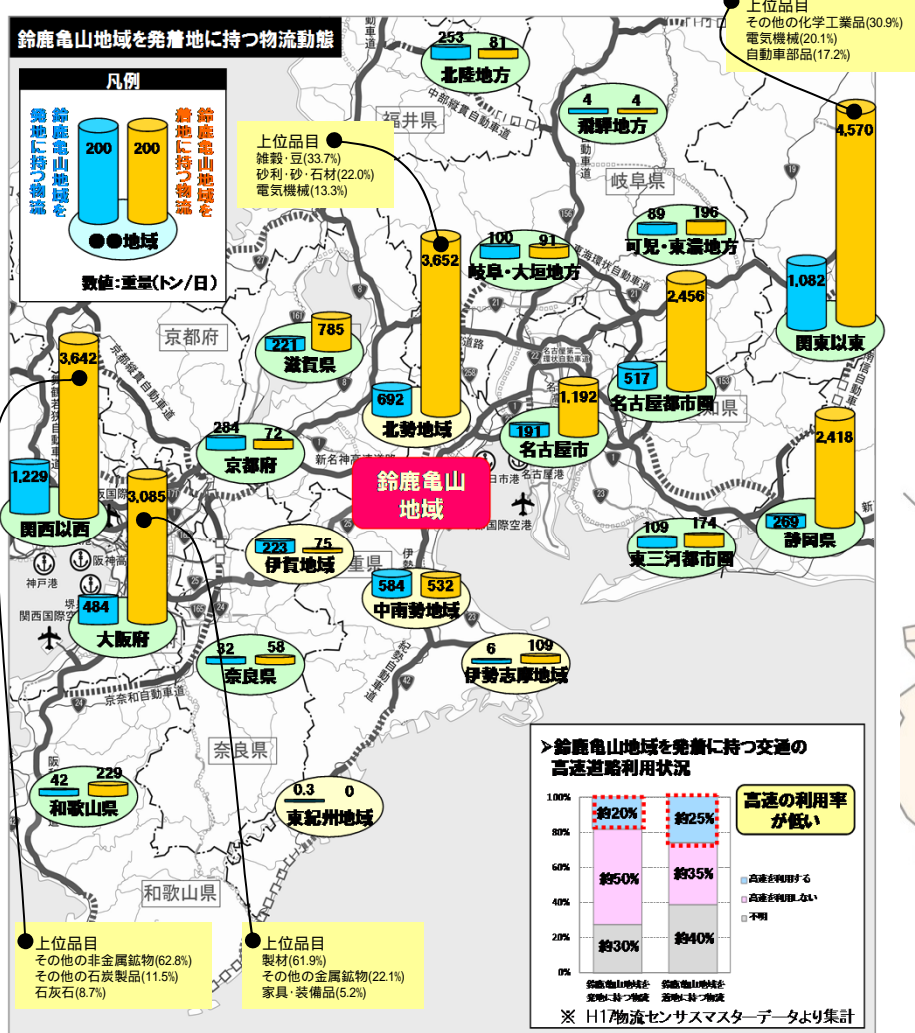
出典：H22道路交通センサス

出典：四日市港管理組合調べ

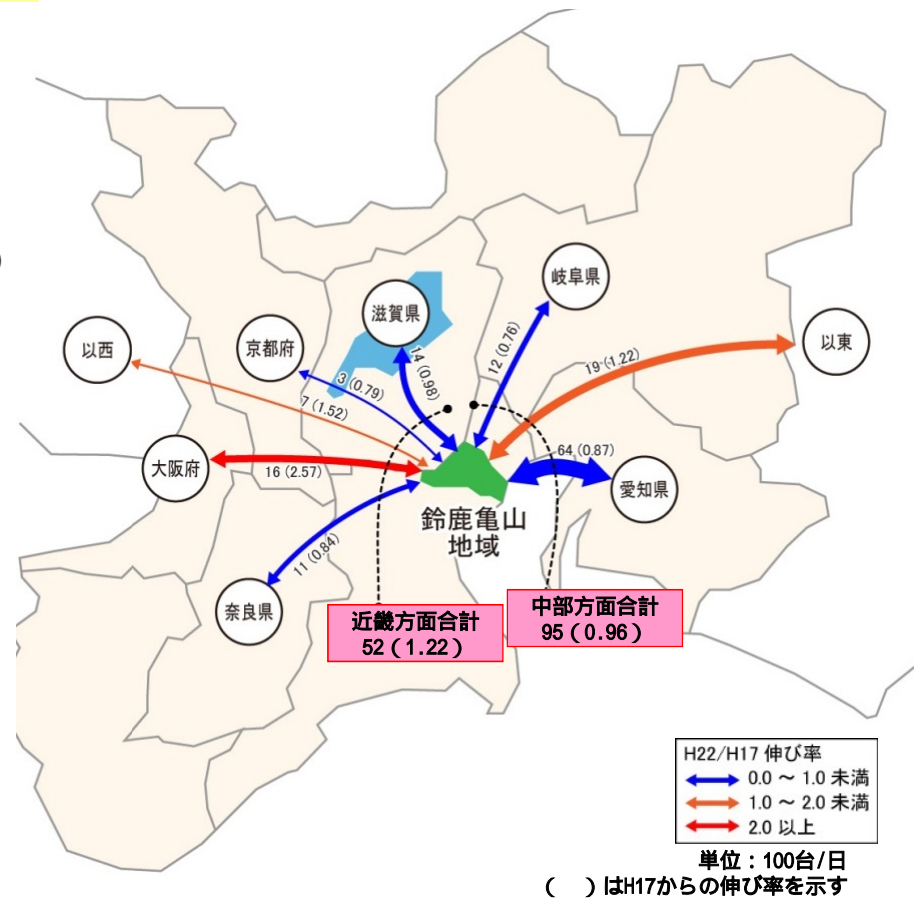
# 1 - 5 鈴鹿亀山地域関連の物流流動 《産業》

鈴鹿亀山地域は、中部圏、近畿圏、関東等との物流の流動量が大きく、特に近畿の流動量が伸びている

鈴鹿亀山地域を発着地に持つ物流動態



貨物車流動 (H22センサ)



※ H17物流センサスマスターデータより集計

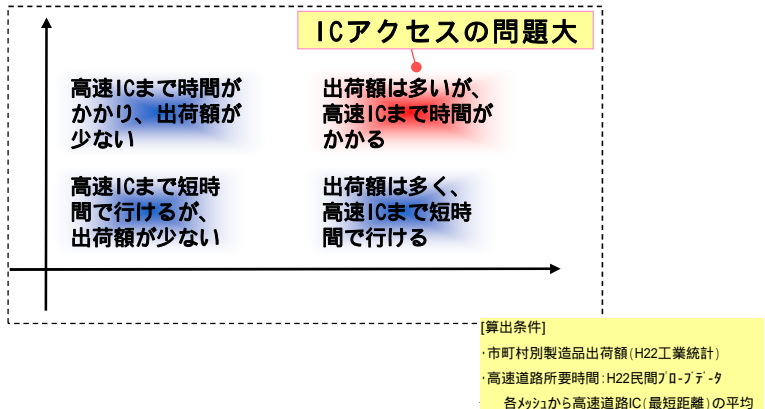
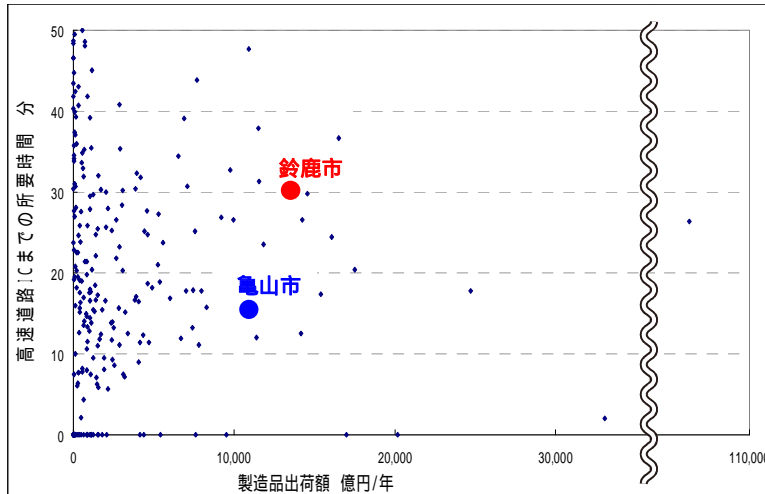
# 1 - 6 産業集積地におけるICアクセス 《産業》

産業集積地にあって、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がねない

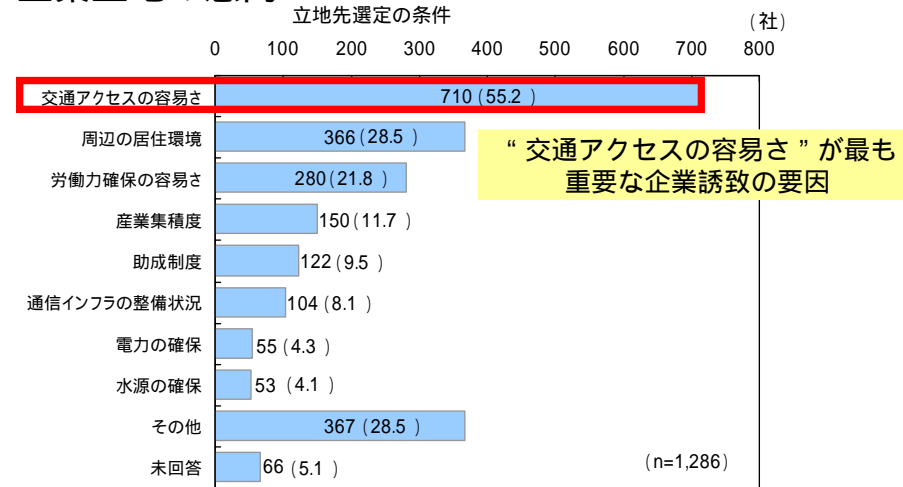
## 製造品出荷額と道路整備との関係

### 市町村別製造出荷額等と高速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



## 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)	北九州市都市高速道路	28	富士市 (静岡県)	東名高速道路

出典：H21工業統計調査

# 1 - 7 国際的なイベント対応や県外客誘引のためのアクセス性 《産業》

国際的なイベントが開催される鈴鹿サーキットへの高規格幹線道路からのアクセス強化が必要  
 北勢や県南にも主要観光地が点在しており、県内周遊交通を促すため所要時間短縮に資する道路整備が必要である  
 県内外からの観光客誘引のための高規格幹線道路からのアクセス強化が必要である

鈴鹿サーキットの高速アクセスサービスレベル比較

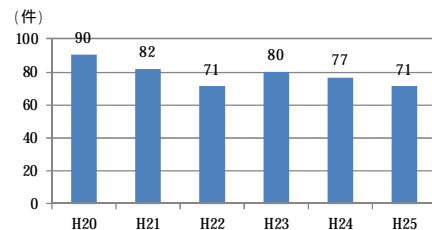
順位	観光拠点名	観光客数	最寄ICまでの所要時間
1	鈴鹿サーキット	2,043,000	39
2	ラグーナ蒲郡	2,989,600	27
3	千代保稲荷神社	2,080,399	26
4	高山地域	2,723,479	23
5	伊勢神宮(内宮)	5,716,128	20
6	ナゴヤドーム	3,939,070	16
7	名古屋港水族館	2,096,477	14
8	ツインアーチ138	2,118,980	10
9	河川環境楽園	3,776,270	10
10	土岐プレミアム・アウトレット	4,310,000	9

県内主要観光地相互の主要時間



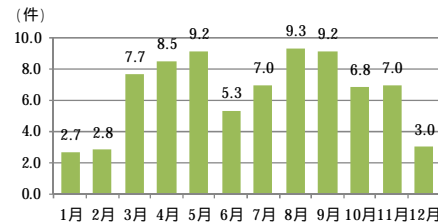
鈴鹿サーキットイベント開催状況

年間イベント件数の推移(H20~H25)



出典: 鈴鹿サーキットHP

月別平均イベント件数(H20~H25)



出典: 鈴鹿サーキットHP

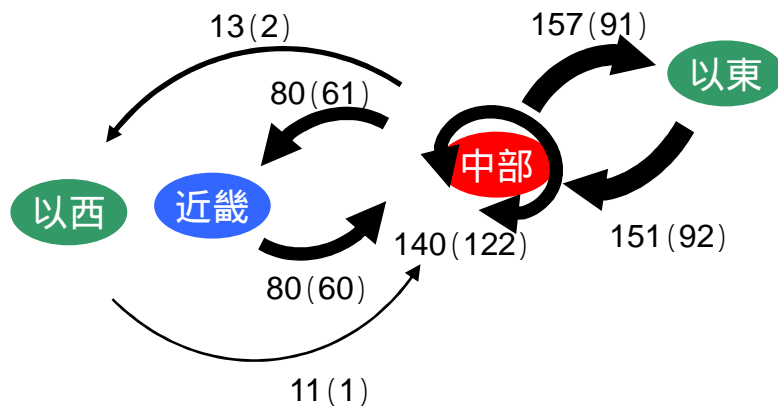
# 1 - 8 中部圏と近畿圏を結び広域交通流動を支えるネットワーク形成

## 《広域道路》

中部圏と近畿圏間は、年間1億6千万人が行き来しており、自動車での流動は1億2千万人で、全流動の約8割を占める

新名神高速道路の整備が進み、中部圏と近畿圏を結ぶ広域幹線道路のネットワークが多重化してきており、北・中勢地域はこれらをつなぐ要衝と位置づけることができ、ここでの道路交通の流れを円滑にする事が、三重県全体、ひいては中部圏、近畿圏の活性化に寄与する

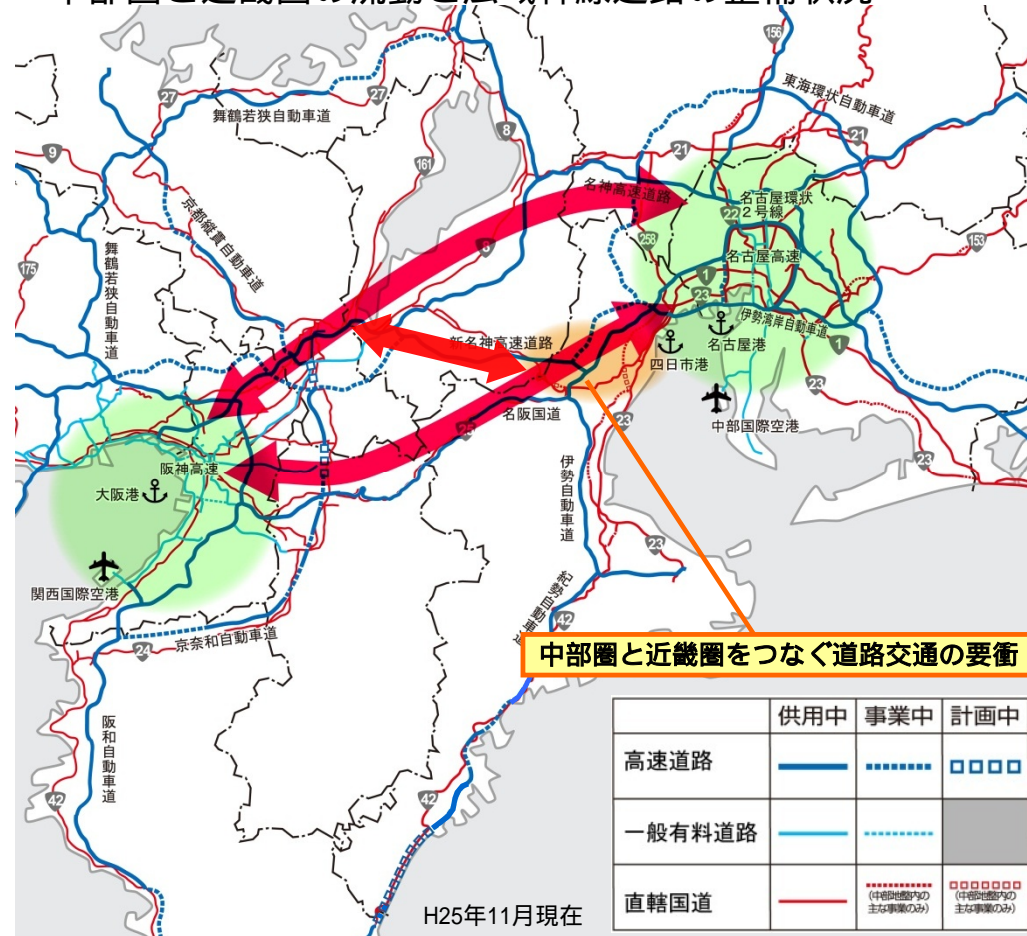
中部圏内外の旅客の流動状況



単位: 百万人/年間  
( )は全流動に対する自動車での移動人数

出典: 全国幹線旅客純流動調査2010年

中部圏と近畿圏の流動と広域幹線道路の整備状況

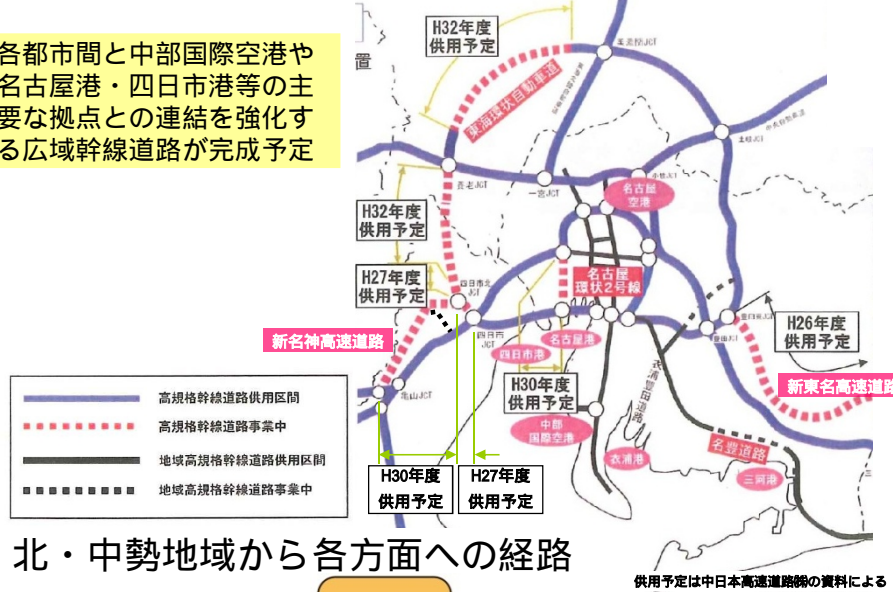


# 1 - 9 鈴鹿亀山地域付近の広域幹線道路 《広域道路》

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

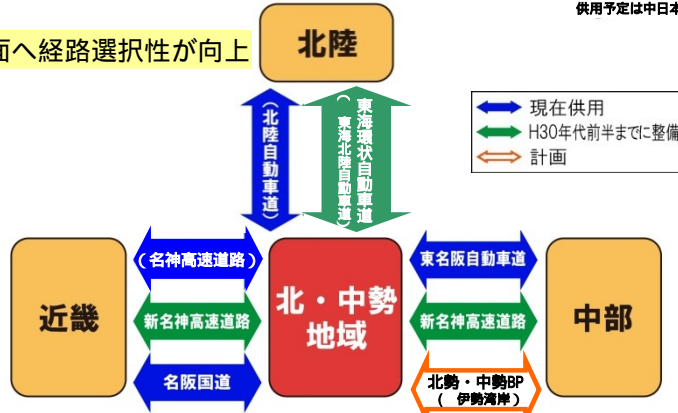
中部圏の広域幹線道路のネットワーク

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

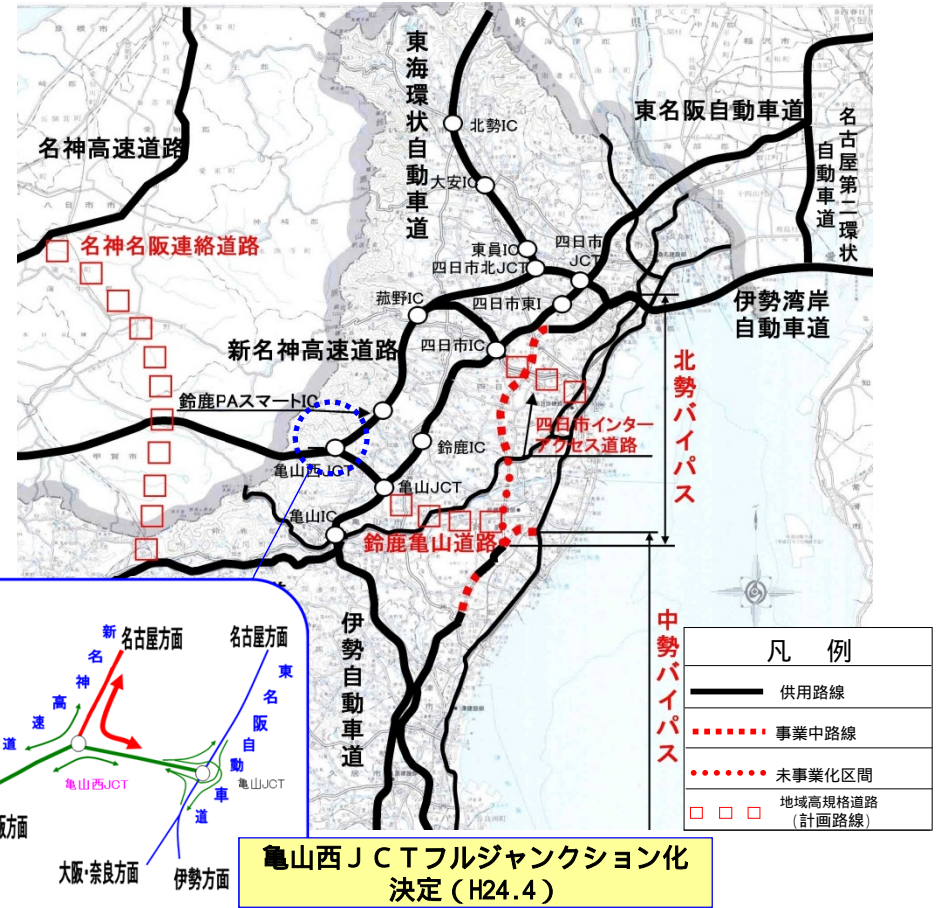


北・中勢地域から各方面への経路

各方面へ経路選択性が向上



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)

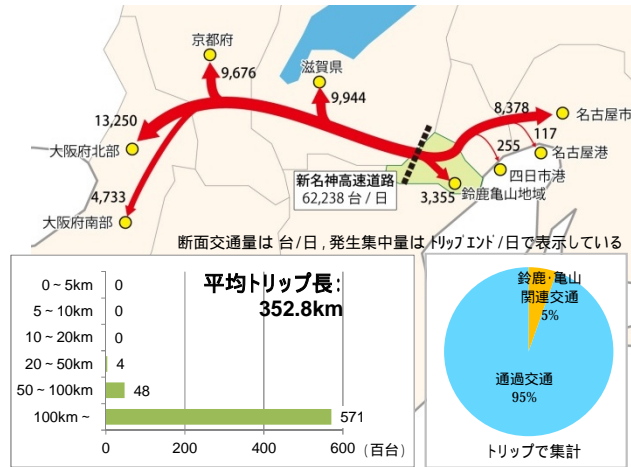


# 1 - 10 鈴鹿亀山地域の交通特性 《地域の道路》

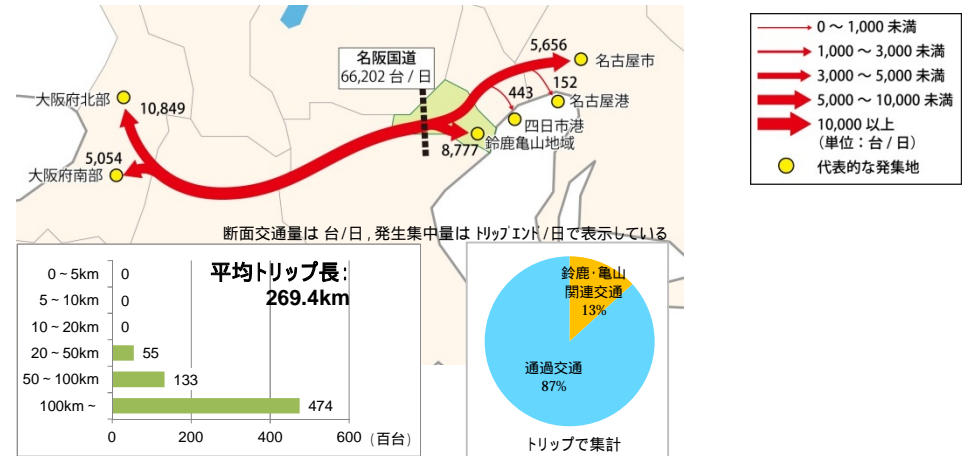
鈴鹿亀山地域の主要な幹線道路を利用する交通は、長トリップの通過交通が多く流入している。  
 ○新名神高速道路の利用者は大阪北部、滋賀県の発着が多く、名阪国道や国道1号と比べて鈴鹿亀山地域からの利用率が低い。

## 鈴鹿・亀山地域断面での流動状況

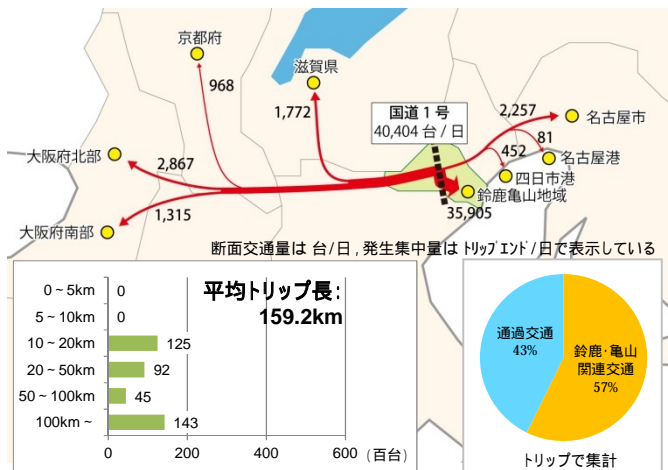
### ・新名神高速道路



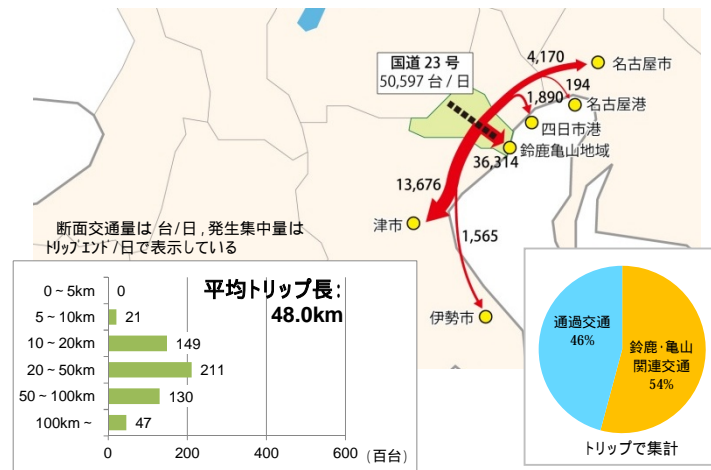
### ・名阪国道



### ・国道1号



### ・国道23号



# 1 - 11 渋滞の発生 《地域の道路》

三重県的高速道路では、東名阪自動車道が主要渋滞箇所になっている  
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する

鈴鹿亀山地域の渋滞状況



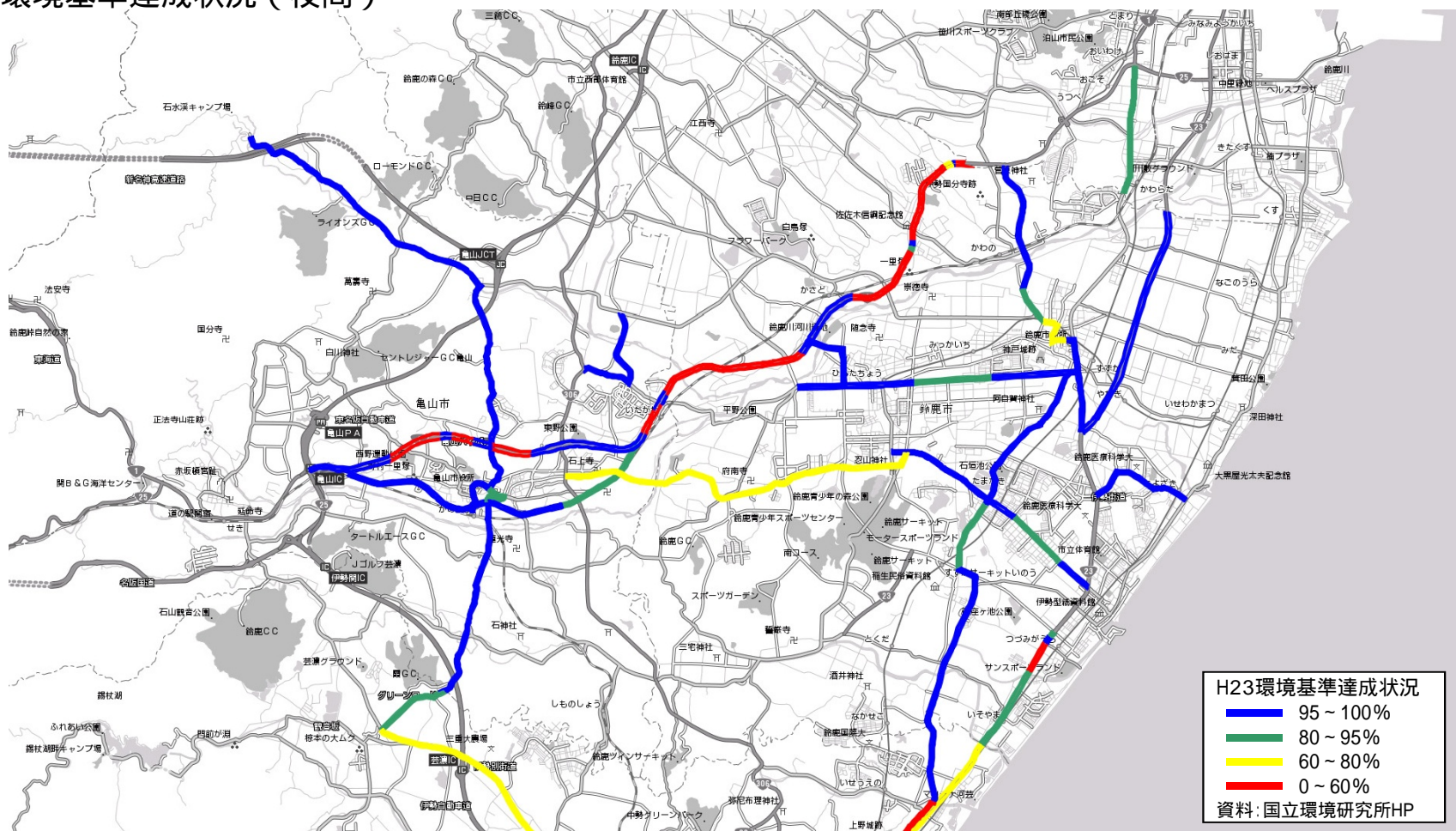
資料) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会 (H25.1)



# 1 - 12 環境基準未達成箇所が存在 《地域の道路》

騒音レベルとして環境基準達成状況を満たさず、基準値以上となっている路線・区間が存在する地域の環境改善に向け、基準を満たさない路線の交通を分散する対策が必要である

環境基準達成状況（夜間）



# 1 - 13 交通事故の発生 《地域の道路》

三重県は人口10万人当たりの交通事故死者数では全国ワースト2位(H22)  
 鈴鹿亀山地域においては、県内平均61.1件/億台キロを超える路線・区間が多数存在し、特に生活道路(国道等の幹線を除いた道路)で多くなっている  
 事故対策としても安全・安心に資する道路改良が必要である

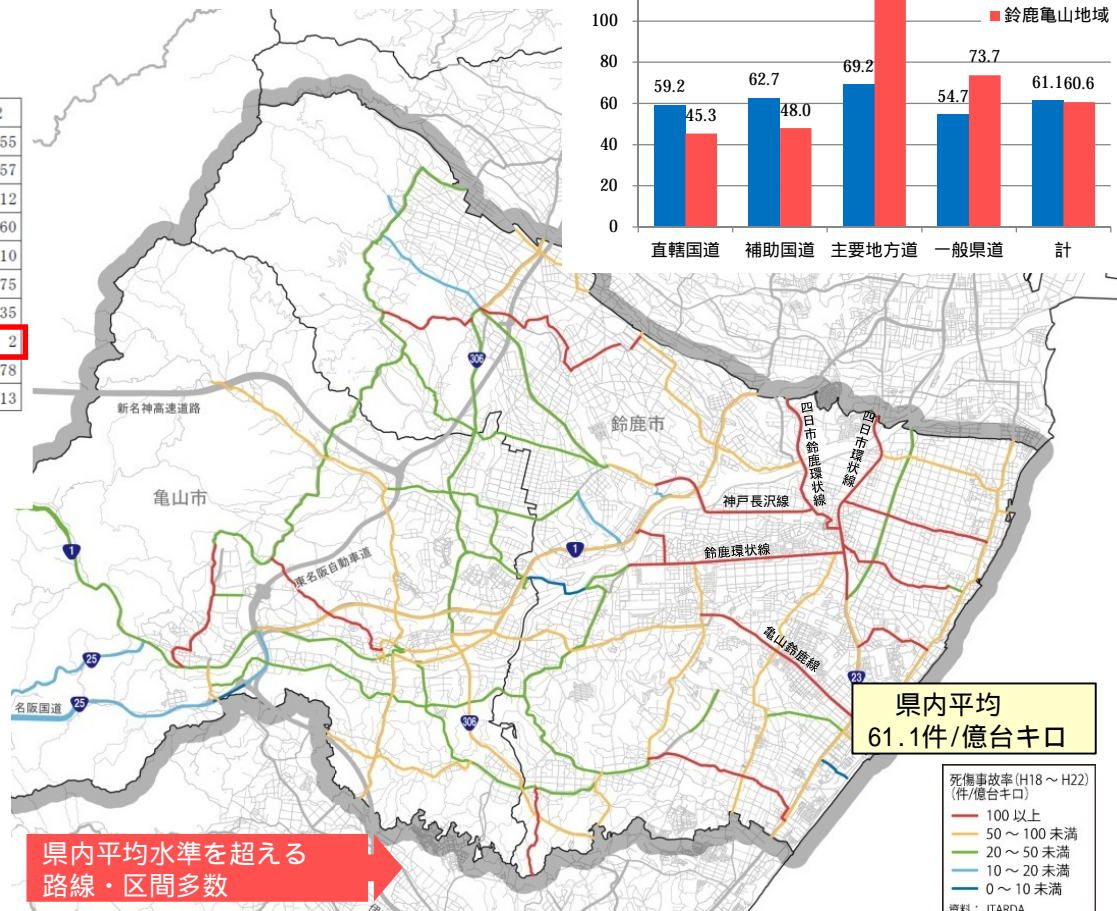
## 三重県の交通事故死者数順位

区分	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
人口(千人) ※1	1,836	1,864	1,869	1,867	1,868	1,869	1,870	1,863	1,855
免許人口(千人) ※2	1,190	1,202	1,214	1,223	1,232	1,242	1,252	1,255	1,257
全国順位 ※4	11	11	11	13	13	13	13	11	12
自動車台数(千台) ※3	1,379	1,393	1,406	1,426	1,446	1,454	1,459	1,459	1,460
全国順位 ※5	9	10	10	9	10	10	10	10	10
人身事故件数(件)	12,048	12,659	13,479	13,441	13,123	12,790	11,886	11,372	11,275
死者数(人)	211	174	187	163	167	118	110	112	135
全国順位 ※6	2	8	1	5	2	14	11	10	2
負傷者数(人)	15,975	16,835	17,703	17,874	17,610	16,957	15,608	15,126	14,878
死傷者数	16,186	17,009	17,890	18,037	17,777	17,075	15,718	15,238	15,013

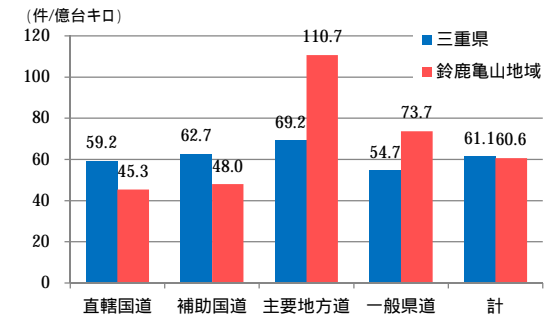
(注) ※1. 人口は各年10月1日現在数(県統計資料)  
 ※2. 免許人口は各年12月末現在数(警察庁資料)  
 ※3. 自動車台数は各年3月末現在数(中部運輸局資料)  
 ※4. 人口に占める免許保有率(%)  
 ※5. 人口に占める自動車保有率(%)  
 ※6. 都道府県別人口10万人当たり死者数(人)

出典：三重県の交通事故の現況

## 事故発生状況



## 三重県内の道路種別事故率 (H18-H22)



県内平均  
61.1件/億台キロ

死傷事故率(H18~H22)  
(件/億台キロ)  
 100以上  
 50~100未満  
 20~50未満  
 10~20未満  
 0~10未満  
 資料: ITARDA  
 区間: H17 道路交通の状況

出典：ITARDA (平成18~H22)

# 1 - 14 東日本大震災の教訓を活かした災害への備え 《防災》

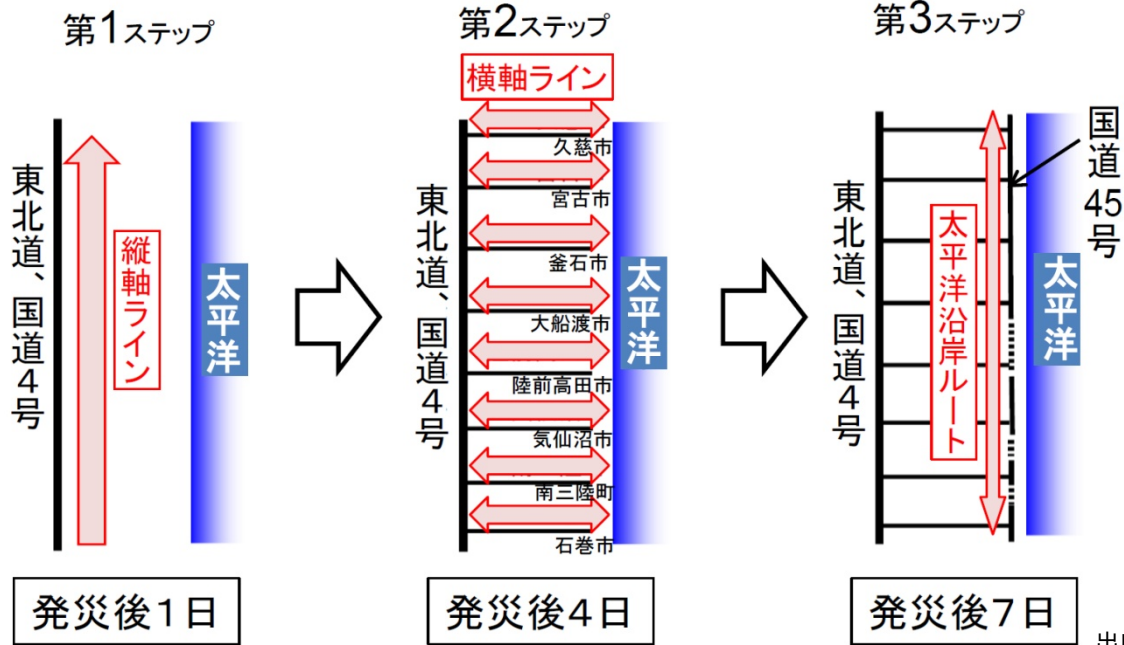
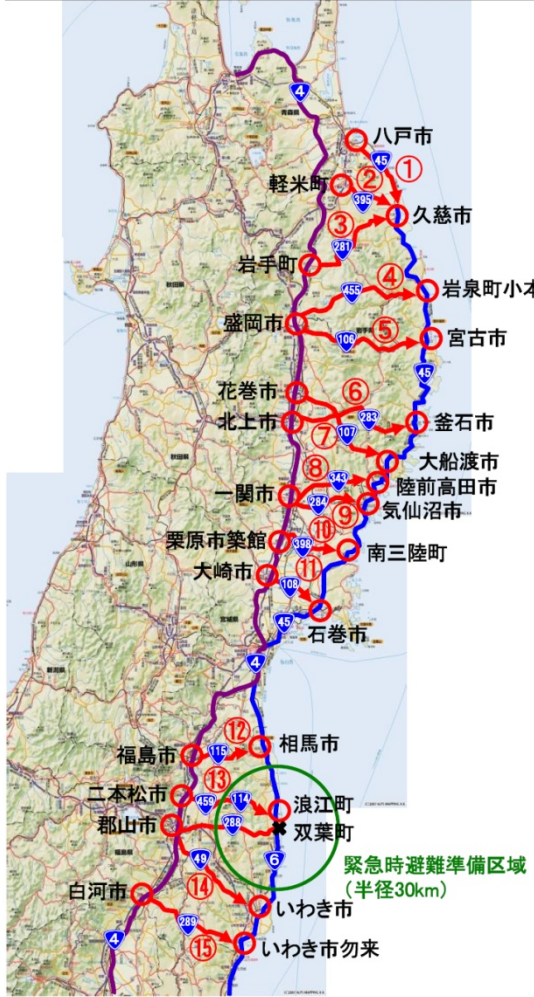
東日本大震災では、くしの歯作戦により迅速な緊急対応が可能となった

## 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

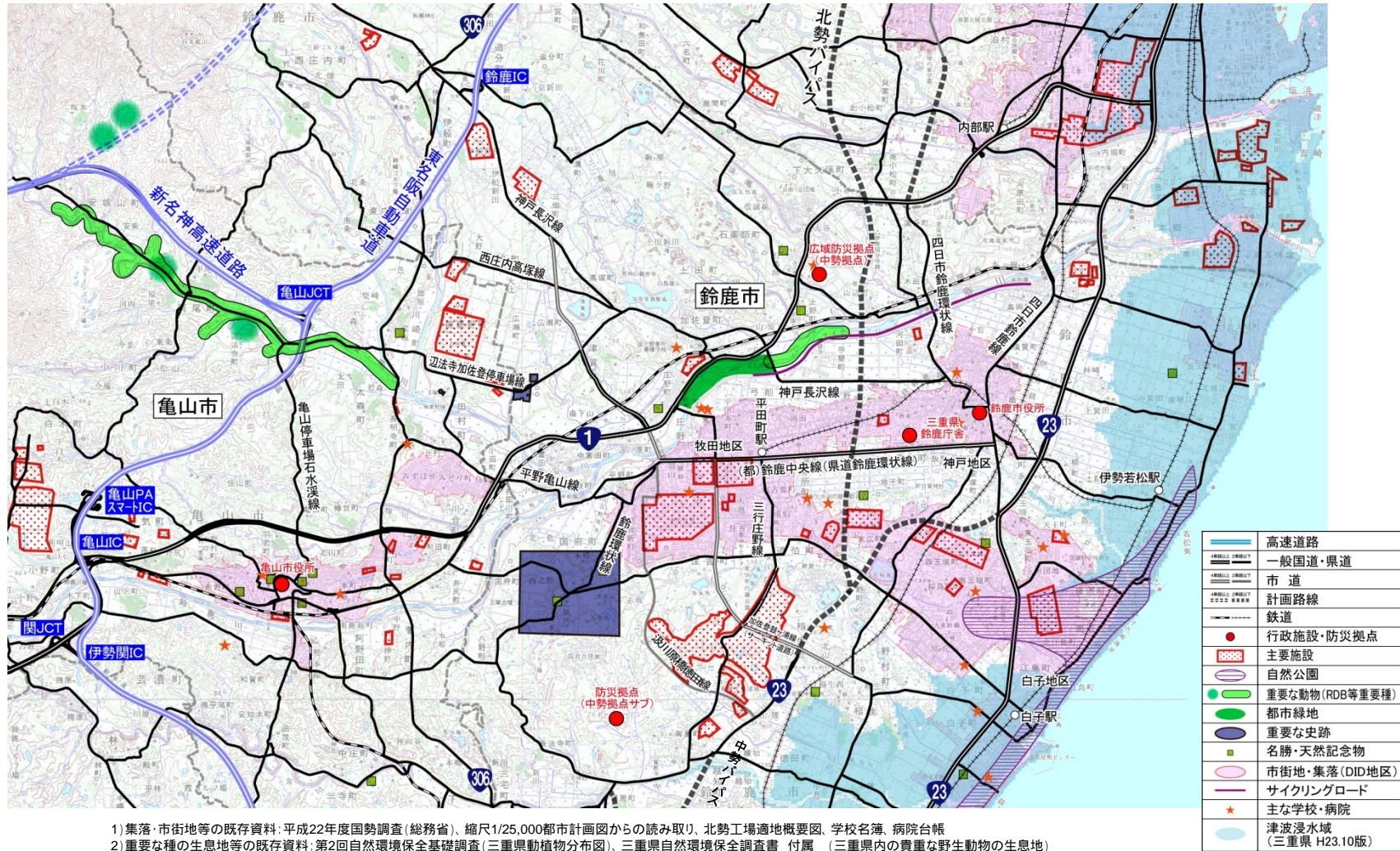




# 1 - 16 周辺の自然的状況・社会的状況 《環境・土地利用》

自然的状況: 文献等によれば、重要な動植物の生息地などが存在している状況である

社会的状況: 文献等によれば、比較的面積の大きい工場や工業団地、大型商業施設、市役所、学校、病院、名勝・天然記念物、自然公園、重要な史跡などが広く分布している状況である



- 1) 集落・市街地等の既存資料: 平成22年度国勢調査 (総務省)、縮尺1/25,000都市計画図からの読み取り、北勢工場適地概要図、学校名簿、病院台帳
- 2) 重要な種の生息地等の既存資料: 第2回自然環境保全基礎調査 (三重県動植物分布図)、三重県自然環境保全調査書 付属 (三重県内の貴重な野生動物の生息地)
- 3) 天然記念物の既存資料: 指定文化財一覧表 (亀山市)、教育便覧2012 教育すずか
- 4) 自然公園の既存資料: 平成24年版環境白書 (三重県)
- 5) 河川緑地、サイクリングロードの既存資料: 第3回自然環境保全基礎調査 (自然景観資源調査報告書)、三重県環境便覧 (第2版)、鈴鹿市の都市計画 (鈴鹿市)、鈴鹿市景観計画
- 6) 重要な埋蔵文化財の既存資料: 亀山市遺跡地図、鈴鹿市内遺跡・文化財分布地図、鈴鹿市考古博物館年報 (第5号、平成14年度版)

## 2 . 県民等の意見

## 2 - 1 鈴鹿亀山道路に関連する課題の整理 《県民等の意見》

意見聴取(アンケート、ヒアリング、100人協議会(テーブル討議、ふりかえりシート))で得られた県民等の意見を「産業」、「道路ネットワーク」、「防災」の分野ごとに集類

分野		ご意見等
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&lt;100&gt;</li> <li>・産業の発展、物流の向上のために整備を望む&lt;100&gt;</li> <li>・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&lt;アンケ&gt;</li> <li>・ICまでのアクセスが悪い、時間短縮を望む&lt;アンケ、100&gt;</li> <li>・ICが遠いため、高速道路を利用しないことがある&lt;ヒア&gt;</li> <li>・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&lt;ヒア&gt;</li> <li>・高規格の道路を望む(複数車線の自専道)&lt;100&gt;</li> <li>・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&lt;アンケ、ヒア&gt;</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(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&lt;ヒア&gt;</li> <li>・選択性が増えることは、防災(有事対策)にも寄与する&lt;ヒア&gt;</li> <li>・鈴鹿市、亀山市、及び三重県の発展のために整備を望む&lt;100&gt;</li> <li>・計画から整備まで時間がかかるのでは&lt;100&gt;</li> <li>・道路整備を行うことで財政面に悪影響が出ないか不安&lt;100&gt;</li> </ul>
	地域の道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路からのアクセスの向上を望む&lt;100&gt;</li> <li>・「交通事故や渋滞など日常生活に不安」の割合が高い&lt;アンケ&gt;</li> <li>・交通の分散により、渋滞の緩和等の効果を期待&lt;100、アンケ&gt;</li> <li>・まっすぐな幹線道路が無い、カーブが多くて走りにくい&lt;100、アンケ&gt;</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&lt;100、アンケ&gt;</li> <li>・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&lt;アンケ&gt;</li> <li>・生活交通と産業交通を分けて欲しい&lt;100、ヒア&gt;</li> </ul>
防災		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「台風や津波などの災害時に不安」の割合が最も高い&lt;アンケ&gt;</li> <li>・「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&lt;アンケ&gt;</li> <li>・災害時に孤立化するのを恐れている(以前落橋した経験)&lt;100、アンケ&gt;</li> <li>・災害時の代替道路が必要&lt;アンケ&gt;</li> <li>・海まで(亀山JTから国道23号まで)つながった東西軸を望む&lt;100&gt;</li> <li>・普段の生活でも、病院へのアクセスに苦勞に不便を感じている&lt;100&gt;</li> <li>・耐久性の高い、複数車線の道路を望む&lt;100&gt;</li> </ul>

アンケ:アンケート調査 / ヒア:ヒアリング調査 によるもの / 100:100人協議会(テーブル討議、ふりかえりシート)

## 2 - 2 鈴鹿亀山道路に関連する課題の整理 《関係団体の意見》

事業によってもたらされる影響を特に受ける関係団体等から詳細に課題や必要性を把握

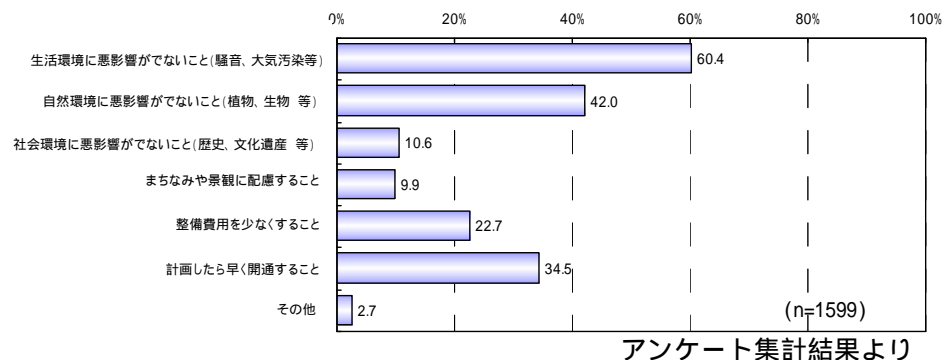
分野		ご意見等
産業	物流面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四日市JCTや亀山JCT付近、亀山JCTを下りてからの渋滞が頻発している状況で、時間がかかることが問題であり、定時性の確保が最も重要である。定時性が確保されていないことはコストに跳ね返り、国際競争力、価格競争力の面からもマイナスである。</li> <li>・各々、ここしかないというのではなく、全部つながることによって効果が大きくなる。いちばん使いやすいところ、あるいは条件がいいところから使えるというメリットが出てくる。競争にもつながるから、ユーザーの方のメリットにもなるだろう。</li> <li>・三重には活用できる土地も残っているので、企業立地もまだまだ可能。</li> </ul>
	観光面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新名神などは、関西、特に京都方面に抜ける道としてはいい道で、観光の道でもある。</li> <li>・長島温泉やナガシマスパーランドなどに行く人は非常に多い。三重県の人が思っている以上に人気がある。京都からなら新名神であっという間であり、関西のニーズ取り込むのは三重県にとっては大きいと思われる。</li> <li>・観光客が亀山界隈の街並みでワンストップしてもらえるかもしれない(ストロー効果にならないように、地元が魅力的な地域づくりをしていく必要がある)。</li> <li>・鈴鹿サーキットにアクセスしやすくなれば、海外からの誘客施設として取り上げられることも考えられる。</li> </ul>
道路ネットワーク	広域道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中部圏、関西圏等のつながりができれば、例えば関空もセントレアも利用しやすくなるし、名古屋港も四日市港なども一体になって、例えば北陸の方からもご利用いただけるのではないかと。</li> </ul>
	地域の道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県は南北には(新名神や国道1号、23号、北勢バイパスなど)良い道路ができつつあるが、それを横串で刺す東西の道路が少ない。特に亀山から例えばこの23号までつなぐ一本道がない。</li> <li>・経路の選択肢が増えれば、詰まっているところも分散できると思われる。企業側は迷惑かけたくないから、大きな道路があればそっちを必然的に行くものである。今は選択肢がないので、そうせざるを得ない状況である。</li> <li>・是非、海側の23号まで伸ばしていただいて、南北の串を横から刺していただく形にしてほしい。</li> </ul>
防災		<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害もどこで起こるかわからない状況であり、選択肢が増えることで効果が期待される。</li> </ul>



## 2 - 3 環境に関する意見 《県民等の意見》

県民全体の意見としては、今後、道路整備を行う場合に気をつけることとして、「生活環境に悪影響が出ないこと」、「自然環境に悪影響が出ないこと」が高くなっている  
 ○当該地域の住民や関係者からは、景観や重要な史跡等に配慮することが望まれている

### 問 今後、道路整備を行う場合、気をつけるべきことは何ですか？



### 景観・重要な史跡等に関する意見

- ・景観を考えて都市づくりをしてほしい
- ・生活に根差した施設、歴史的な価値がある施設(歴史的な遺産、神社、遺跡、重要な古墳など)を保全してほしい。
- ・能褒野王塚古墳周辺については宮内庁管理であり、重要度は非常に高い。
- ・伊勢国府跡のうち、国指定史跡として指定されている政庁跡などを中心とする範囲については道路をかけないことを望む。
- ・並木、歩道、サイクリングコース(を望む)

アンケート集計結果、関係機関ヒアリングより



のほのおうつかごふん  
能褒野王塚古墳



いせこふあと  
伊勢国府跡



かないわずいすくたくぶつぐんらく  
金生水沼沢植物群落



茶畑

### 環境配慮事項について

環境要素	影響要因		施設等の存在及び供用	
	大気環境	大気質	道路の存在	自動車の走行
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質 騒音及び超低周波音		
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物			
	植物			
	生態系			
その他	重要な史跡			

環境影響評価法において重大な影響を受けるおそれがある環境要素について把握

### 3 . 圏域・地域の将来像等

## 3 - 1 圏域の将来像

### (1) 中部圏の将来像

◇我が国では、人口減少、高齢化、グローバル化の進展、東アジアの急成長、情報通信技術の発達など新しい時代の潮流を踏まえ、平成20年7月に将来の日本の姿を示す「国土形成計画(全国計画)」を閣議決定。

◇平成21年8月には、広域ブロックの自立発展に向け、全国計画の基本的方針に基づき「広域地方計画」を決定。

中部圏が目指す姿	
～日本のまんなかから世界のまんなかへ～	
(中部圏広域地方計画 H21.8より抜粋)	
中部圏の資源を活かした国内外の多様な交流の拡大	<u>地域特性を活かした都市と農山漁村の連携による地域力向上</u> 中部圏の文化・歴史・自然・産業を活かした広域観光交流圏の形成
持続可能な環境共生社会を実現する環境先進圏の形成	豊かで多様な役割を有する中部圏の森林資源の整備・保全 生態系ネットワークの形成等を通じた生物多様性の保全・持続可能な利用 地球温暖化防止の促進と循環型圏域づくり
誰もが生き生きとして暮らせる地域社会の実現	<u>快適で利便性の高い移動環境の構築</u> 地域における保険・医療・福祉サービスの充実 美しく暮らしやすい農山漁村の形成
安全・安心で災害にも強い地域づくり	災害に強く、被害を最小限に抑える地域づくり <u>災害時における代替補完機能を有する広域交通体系の構築</u> 安全・安心な生活環境の形成

### 参考

近畿圏が目指す姿	
～知と文化を誇り力強く躍動する関西～	
(近畿圏広域地方計画H21.8より抜粋)	
歴史・文化に誇りとこだわりを持って本物を産み育む圏域	歴史・文化資産の継承・活用 広域観光・国際観光の圏域形成
多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域	圏域全体での総合的な経済力の向上 隣接圏域との連携強化による大関西圏の実現
人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	健全な流域圏と生態系の管理・再生
都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域	地方における拠点機能の強化と連携 地域資源を活用した地域産業の形成・強化 過疎地域等における集落の維持・再生
人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域	誰もが移動しやすい社会空間の形成 安全・安心で魅力ある地域づくりの推進
暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	防災・減災対策の推進 アジア・太平洋地域の国際防災拠点の形成

## 3 - 2 地域の将来像

### (1) 三重県の将来像

県民力でめざす「幸福実感日本一」の三重 (みえ県民力ビジョンH24.4より抜粋)	
災害の危機から命と暮らしを守る社会	防災対策については、「減災」の考え方を重視し、「自助」「共助」を軸とした県民力による地域防災力の向上と、それを支える施設整備や体制づくりなど、「公助」の取組みを推進。
誰もが安全で安心して暮らせる地域社会	子どもや高齢者に重点を置いた交通安全教育・啓発など、地域の主体的な交通安全活動を進めるとともに、死亡事故の抑止に向けた取組みを推進。
健康な暮らしと安心できる医療体制	県内の全ての地域において、県民が必要とする医療サービスを受けることができ、生涯にわたって健康な暮らしを続けることができるよう、県民の命を守るという視点から、医師の不足・偏在など地域医療体制の整備を推進。
自然を大切にし、環境への負荷が少ない社会	温室効果ガスの排出抑制や、廃棄物の発生抑制、再使用、再利用等を推進するとともに、野生動植物の保護・管理や、里地・里山・里海などの自然環境の保全の推進。
県民の生活や経済活動を支える基盤の整備	道路や港湾などの交流・連携基盤の整備を計画的に進める。特に、 <u>県民の命と地域を支える基盤としての幹線道路等の整備を推進。</u>

### (2) 三重県のめざすべき姿

「みえ県民力ビジョン」 施策・プロジェクト名	県民の皆さんとめざす姿・プロジェクトの目標
道路網・港湾整備の推進	<u>中部圏と近畿圏を結ぶ高速道路ネットワークが形成されるなど、県民の皆さんの生活や地域の経済活動を支える道路網や港湾の整備が進み、人と人、地域と地域が力強く結ばれ、県内外、海外との交流・連携を広げています。</u>
命と地域を支えるみちづくりプロジェクト	<u>社会基盤である幹線道路等の整備を進めることにより、大規模地震や異常気象による集中豪雨等の自然災害の脅威に対して地域の安全・安心を支えるとともに、北・中部地域の産業、南部地域の観光など地域の今ある力を生かした新しい三重づくりが進んでいます。</u>
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	<u>国際競争力のある産業や成長性のある産業など多様な産業が活発に事業活動を行える環境づくりが進むとともに、企業や関係機関などのネットワークが広がっていく中で、国内外の企業から県内への投資が続く強じんでも多様な産業集積につながっています。</u>

滋賀・奈良県境付近における道路整備：国道421号(石樽峠)、国道422号(三田坂BP)、国道169号(土場BP)、県道名張首爾線 等

## 3 - 2 地域の将来像

### (1) 四日市港戦略計画(2011～2014)

#### < 施策1 >

中部県における国際ゲートウェイとしての役割を果たし、多くの荷主企業から頼りにされ、信頼され、どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心なみなと

#### <<政策1>> 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港づくり



#### 事業の概要(主な取組)

#### 【事業10101 集荷対策の促進より抜粋】

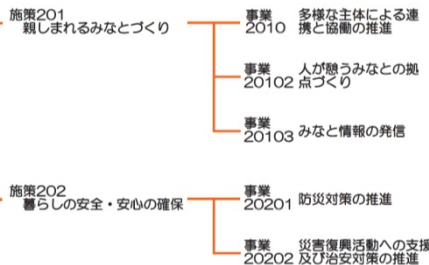
#### 戦略的なポートセールスの展開

企業訪問やセミナー等を実施し、四日市港利用のメリットをPRするとともに、そうした機会を通じて入手した企業情報等について調査・分析を行い、ターゲットを絞り込んだ提案型のセールス活動、三重県・四日市市の企業誘致・産業施策等と連携したセールス活動、四日市港の認知度向上のための専門紙への広告宣伝などを行っていきます。こうした集荷対策を、港運企業などパートナーとの協働のもとで展開することにより、県内及び港湾間競争の激化が予想される滋賀県を中心に既存荷主の利用拡大と新規荷主の開拓を図っていきます。

#### < 施策2 >

人々が憩い、楽しむことができ、都市と共に活性化し、住民を元気にし、住民の暮らしを守っていく頼もしいみなと

#### <<政策2>> 都市・住民とともにあるみなと・四日市港づくり



#### < 施策3 >

自然とふれあえ、人と生き物にやさしく、美しく、魅力があり、地域の環境や地球環境の改善にしっかり取り組んでいる、地球にやさしいみなと

#### <<政策3>> 環境にやさしいみなと・四日市港づくり



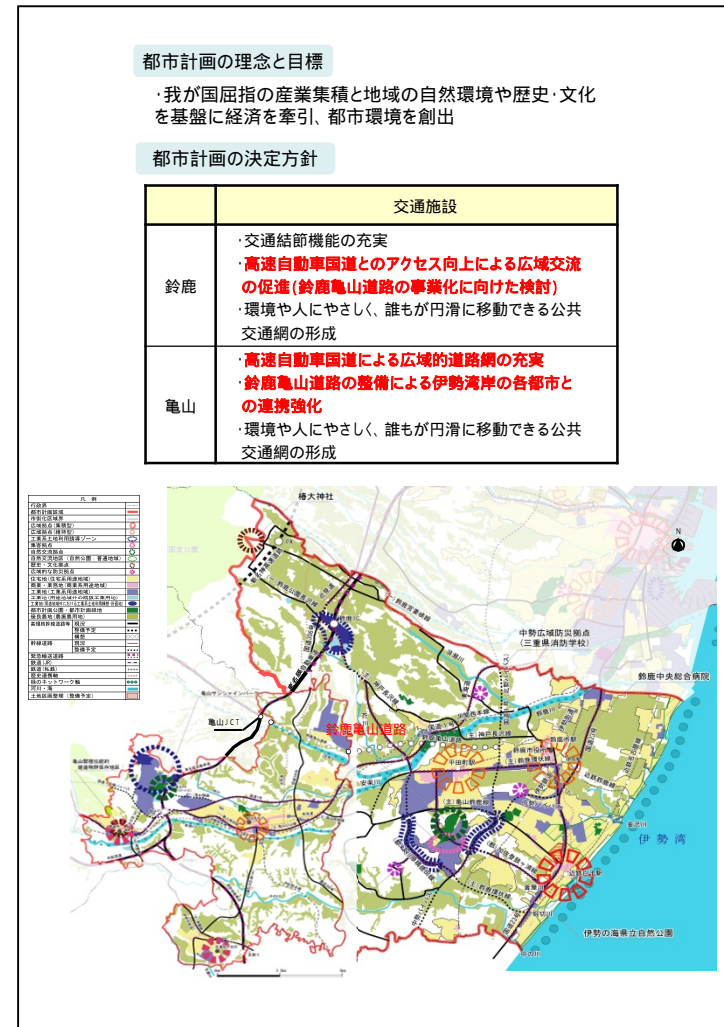
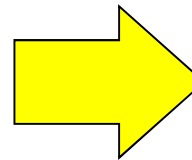
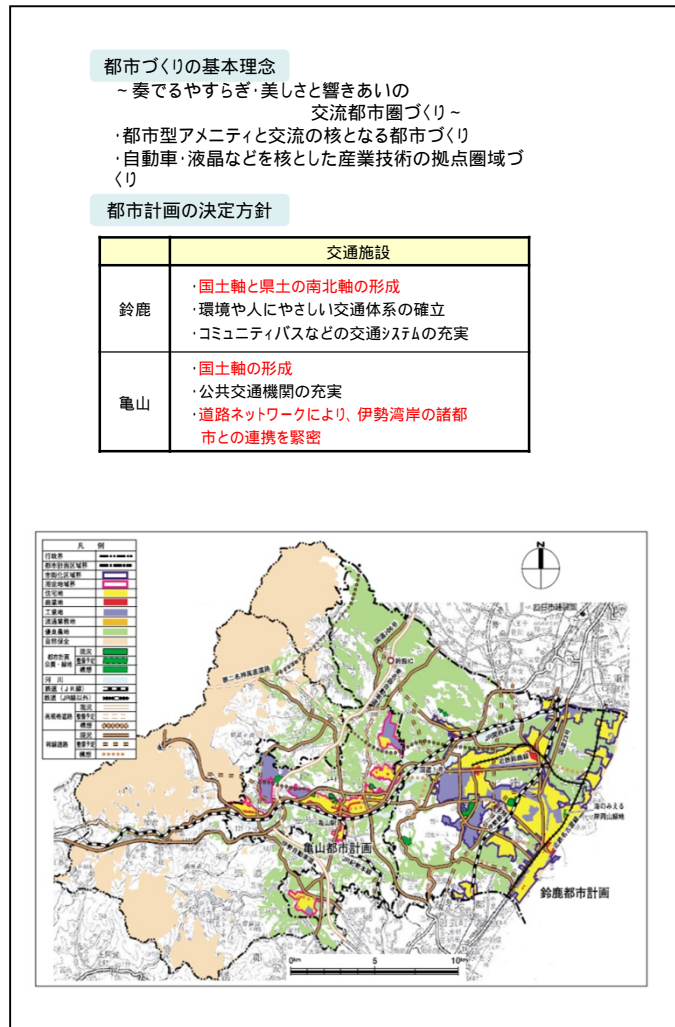
滋賀地区「四日市港説明会」開催状況  
(H25.9.26)

## 3 - 2 地域の将来像

### (2) 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

■三重県都市マスタープランH24.9(鈴鹿)、H25.5(亀山)より抜粋





## 3 - 2 地域の将来像

### (4) 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

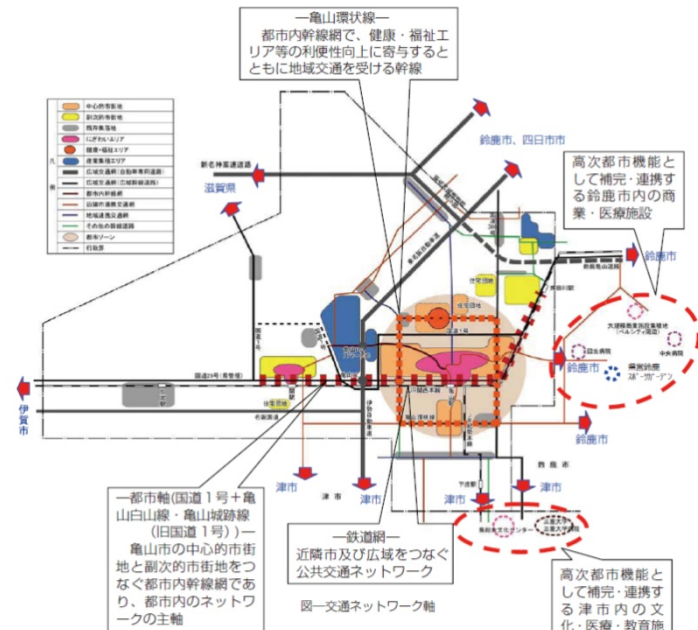
都市機能集約拠点とまとまりある生活空間の形成による暮らしやすい都市の形成を図るため、道路、公共交通、情報による広域及び隣接する市とのネットワーク並びに都市内のネットワークの強化・充実を図ります。なお、**道路網については、新たな骨格の形成を進めるとともに、既存の道路網を充分活かしたネットワークの形成を図ります。**

##### 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。



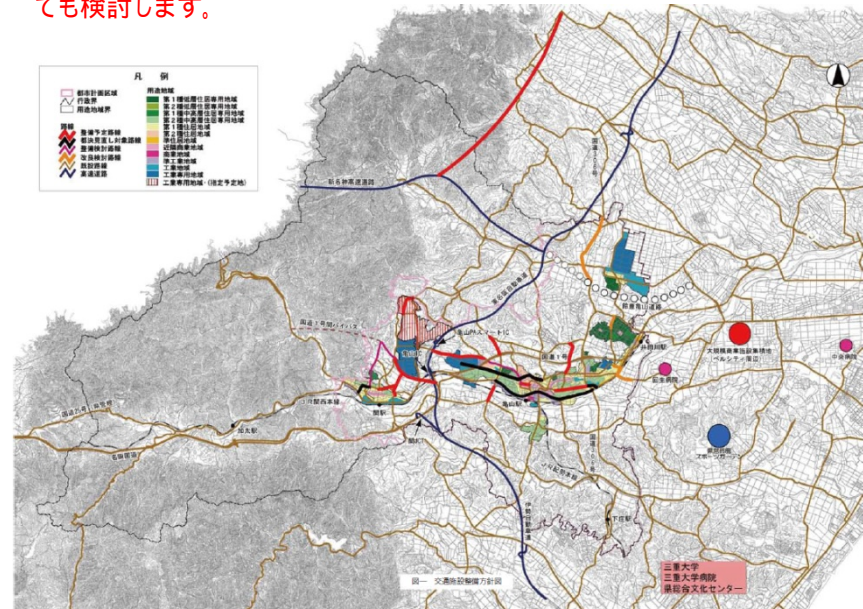
#### 都市整備の方針

##### 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。





## 3 - 3 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ

### < 中間とりまとめの基本思想 >

- ① 強くしなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
- ② 総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③ 持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

### ● 高速道路ネットワークのあり方

ネットワーク再考の基本理念: ①人口減少局面での国土の再編・強化、②国土の信頼性向上

#### ○ 高速道路に求められる主な機能

##### ① 大都市・ブロック中心都市を強化し、連携を図る

- ◆ 高度な都市機能の発揮に必要な環状道路など、大都市やブロック中心都市のネットワークを充実強化
- ◆ 大都市・ブロック中心都市間の連絡については、国土の骨格となるネットワークとして高いサービスレベルを確保

##### ② ゲートとなる空港・港湾などとの連絡性を高め、アクセスを強化

- ◆ 高速道路から主要な空港・港湾などの交通拠点までを大きく迂回することなく結ぶなど、利用者に使いやすいスムーズなアクセスにより、複数の交通機関の継ぎ目ない連携を実現

##### ③ 主要な都市間・地域間について、走行性が高い国道も活用しつつ、安全性にも配慮して、連絡速度60km/h～80km/h程度のサービスレベルを確保

- ◆ 医療などの地域サービスへのアクセスを確保
- ◆ 農業をはじめとする地方の基幹産業に必要な輸送を効率化し、競争力を醸成
- ◆ 主要な観光資源、空港などの連絡性を高め、周遊性を確保
- ◆ 日本海側港湾間や太平洋側と日本海側をつなぐ横断軸を強化

##### ④ 災害時にも機能するネットワークを確保

- ◆ 並行する国道とも連携しながら、災害時にも機能するようネットワークの耐災性・補完性を確保。
- ◆ 三大都市、ブロック中心都市を結ぶネットワークは、いざという時にも機能するよう多重化。

### 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組み2本柱～

#### 1) 「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化

- ① 環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策の加速
- ② テレビやラジオなどメディアでも「渋滞の名所」とされるようなボトルネック箇所への集中的対策
- ③ 路肩など運用改善、簡易ICの増設、既設出入口の時間運用、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限活かす工夫により、抜本的対策を待つ間にも、段階的に渋滞を低減

#### 2) 「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し脆弱な地域の耐災性を高め、

国土を保全するネットワーク機能の早期確保 → 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入

- ① 走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用(追い越し車線や災害などを考慮した幅員の確保)
- ② 簡易な形式のICを数多く設置するなど、利便性の向上
- ③ 避難場所としての機能など、防災機能の付加

## 3 - 4 鈴鹿亀山地域の道路・交通等を取り巻く環境の変化

国際情勢の変化や技術開発等で、鈴鹿亀山地域を取り巻く環境は日々変化しており、こうした動向を踏まえて、今後の地域づくり、基盤整備等のあり方を検討していく必要がある

### リニア中央新幹線の整備

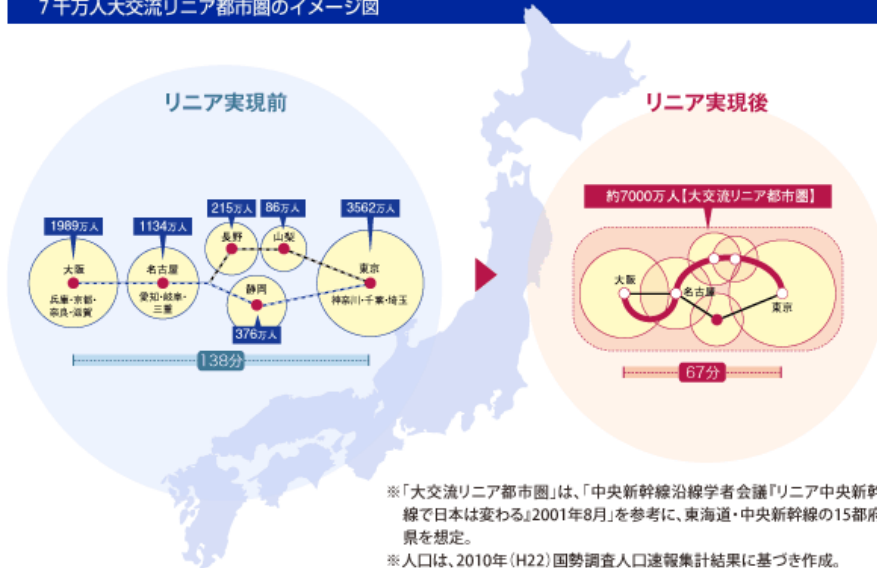
#### リニア新幹線を活かす地域づくり

三重県は、中部圏と近畿圏の結節点にあり、新名神高速道路など高速交通基盤の整備が進んでいます。リニア中央新幹線の整備により、さらにその基盤が充実し、県域を越えた広域的な交流・連携がより一層進み、三重県の産業や観光などの発展に大きく寄与します。

#### 中央新幹線計画ルート



#### 7千万人大交流リニア都市圏のイメージ図



### 産業の国際競争力の強化

TPP(環太平洋パートナーシップ協定)に向けた交渉が進められており、アジア太平洋地域の国々での国境を越えた経済活動のルール(関税の撤廃、サービス業の自由な活動を認めるなど)づくりに向けた検討が進められている。現状では、関税を撤廃することで、日本からの輸出品が外国で割高にならなくなり、産業の国際競争力が強化されることが期待されている。

出典：TPP交渉への早期参加を求める国民会議ホームページ

### 自動車利用の可能性の拡大

#### 電気自動車、ハイブリッドカーの普及

近年、電気をエネルギー源とする電気自動車( electric car )、ガソリンと電気両方をエネルギー源とするハイブリッド( hybrid car )の研究、普及が進んでいる。これらは、ガソリンエネルギーの使用を抑制すること、CO2やNOx等の排出を抑制すること、騒音が極めて少ないなど、ガソリン車が抱える課題に対応できる特徴を持っており、将来的な自動車による移動を支える手段として期待される。

#### 自動運転自動車の開発

自動運転自動車( Self-driving car )の開発が進められている。自動運転自動車は、音声による行き先の指示で自動車自身が道路状況に合わせて安全に目的地へ向かう技術であり、不注意による事故の減少、渋滞解消・緩和、環境負荷の軽減、高齢者や身体の不自由な人の運転支援などに効果を発揮することが期待されている。

出典：科学技術動向 2013年1・2月号

## 4 . 政策目標の設定

## 4 - 1 地域の現状と課題及び県民等の意見のまとめ

		地域の現状と課題	県民等の意見	まとめ
産業		<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口に対する工業製造品出荷額の割合で、三重県は4年連続1位</li> <li>・世界経済の影響を受けやすく、三重県は付加価値率で全国38位</li> <li>・当該地域は県内全体の産業を支える地域(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%)</li> <li>・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</li> <li>・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い優れた立地環境</li> <li>・中部圏、近畿圏、関東等との物流の流動量が大きく、特に近畿の流動量が伸びている</li> <li>・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)</li> </ul>	<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>・ICまでのアクセスが悪い、時間短縮を望む</li> <li>・高規格の道路を望む(複数車線の自専道)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業のポテンシャルを十分に活かし、日本を牽引する産業の発展(中部・近畿圏との物流の円滑化、ICアクセスの向上等)</li> </ul>
道路ネットワーク	広域道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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予定</li> <li>・東名阪自動車道が主要渋滞箇所となっている</li> <li>・北・中勢地域は中部圏と近畿圏を結ぶ広域幹線道路ネットワークの要衝</li> <li>・中部圏と近畿圏を結ぶ広域幹線道路のネットワーク強化に向けて、広域的な幹線道路の充実が図られている</li> </ul>	<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、観光面の効果が期待できる</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> <li>・計画から整備まで時間がかかるのでは</li> <li>・道路整備を行うことで財政面に悪影響が出ないか不安</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新名神高速道路、北・中勢バイパスなどの道路整備による周辺幹線道路の渋滞緩和</li> <li>・中部圏と近畿圏を結び広域交通流動を支えるネットワークの形成</li> </ul>
	地域の道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鈴鹿亀山地域は長トリップの通過交通が多く、新名神高速道路は名阪国道や国道1号と比べて鈴鹿亀山地域からの利用率が低い。</li> <li>・渋滞、環境基準未達成、交通事故が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路からのアクセスの向上を望む</li> <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</li> <li>・生活交通と産業交通を分けて欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域ネットワーク形成の効果の享受(幹線道路の選択性の向上)</li> <li>・広域幹線道路の充実と併せた一般道路の環境の向上</li> <li>・地域の渋滞と自然環境の保全</li> </ul>
防災		<ul style="list-style-type: none"> <li>・鈴鹿亀山地域周辺は強固な東西軸が存在しない</li> <li>・沿岸部は津波浸水が想定され、国道23号の機能不全の恐れ</li> <li>・過去の災害で集落孤立化等が発生した地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・台風や津波などの災害時に不安を感じる</li> <li>・災害時の代替道路が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津波浸水域が含まれる沿岸部幹線道路の代替となる強固な幹線道路の確保</li> </ul>
環境		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然的状況について、重要な動植物の生息地や名勝・天然記念物、自然公園などが存在している状況である</li> <li>・社会的状況について、比較的面積の大きい工場や工業団地、大型商業施設、市役所、学校、病院、重要な史跡などが広く分布している状況である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活に根差した施設、歴史的な価値がある施設(重要な史跡)の保全を望む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活環境の保全と自然・歴史環境等への配慮</li> </ul>

## 4 - 2 地域が目指す姿

地域の課題や県民等の意見、圏域・地域の将来像等から地域が目指す姿を設定

### 地域及び道路の現状と課題及び県民等のご意見

産業関連：地域産業のポテンシャルを十分に活かし、日本を牽引する産業の発展

道路ネットワーク関連

広域道路：

- ・新名神高速道路、北・中勢バイパスなどの道路整備による周辺幹線道路の渋滞緩和
- ・中部圏と近畿圏を結び広域交通流動を支えるネットワークの形成

地域の道路：

- ・広域ネットワーク形成の効果の享受(選択性の向上)
- ・広域幹線道路の充実と併せた一般道路の環境の向上
- ・地域の事故、渋滞対策と自然等の保全

防災関連：津波浸水域が含まれる沿岸部幹線道路の代替となる強固な幹線道路の確保

環境関連：生活環境の保全と自然・歴史環境等への配慮

### 圏域・地域の将来像等：キーワード

中部圏の将来像：地域特性を活かした地域力向上 / 快適で利便性の高い移動環境・災害時の代替補完機能の構築

地域の将来像：わが国屈指の産業集積と地域の自然環境や歴史・文化を基盤に経済を牽引、都市環境を創出

／命と地域を支える基盤としての幹線道路の整備 等

今後の高速道路のあり方：都市間の連携 / 空港・港湾等の連携 / 災害時にも機能するネットワーク

道路を取り巻く環境の動向：リニア中央新幹線の整備による新たなまちづくりへの期待 / TTPによる産業の国際競争力の強化 / 技術開発による自動車利用の可能性の拡大(電気自動車、ハイブリッドカー、自動運転自動車等)

### 地域が目指す姿

【産業関連】

全国各地との円滑な流通により、鈴鹿・亀山地域の産業が日本を牽引し、産業を中心に地域も活力にあふれている

【広域連携】

中部と近畿、ひいては全国が連携して国内外に対する競争力が高まっており、鈴鹿・亀山地域がその要として機能している

【防災関連】

大規模地震時に津波被害が予測される沿岸部においても、救援物資の運搬等の対応ができ、また、早期の復旧ができる

【生活・環境関連】

産業集積地である鈴鹿・亀山地域においても、住民等が安全で円滑に移動でき、また、重要な史跡や自然等といった良好な環境の中で生活できる

## 4 - 3 解決が必要な課題(地域が目指す姿の実現に向けて)

### 地域が目指す姿の実現に向けて解決が必要な課題を検討

地域が目指す姿	【産業関連】 全国各地との円滑な流通により、鈴鹿亀山地域の産業が日本を牽引し、産業を中心に地域も活力にあふれている	【広域連携】 中部と近畿、ひいては全国が連携して国内外に対する競争力が高まっており、鈴鹿亀山地域がその要として機能している	【防災関連】 大規模地震時に津波被害が予測される沿岸部においても、救援物資の運搬等の対応ができ、また、早期の復旧ができる	【生活・環境関連】 産業集積地である鈴鹿・亀山地域においても、住民等が安全で円滑に移動でき、また、重要な史跡や自然等といった良好な環境の中で生活できる
道路に求められるもの	インターチェンジへのアクセスの強化 など	広域的な幹線道路ネットワークの充実 など	強固な緊急輸送道路の確保 など	産業交通と生活交通の役割分担 など
道路以外に求められるもの	事業者の効率的な経営、高付加価値化 など	多様な主体間の連携強化 など	災害時の支援体制の充実 など	公共交通の利用促進や都市環境の充実 など
【事業性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業に要する期間が短い</li> <li>・事業に要する費用が安価</li> <li>・施工時の影響が小さい</li> </ul>			

### 目指す姿に対する成果と地域・行政・利用者の関係イメージ

解決が必要とされる現在あるいは将来の課題についてできるだけ早い段階で住民、関係者と共有し、道路整備やそれ以外の手法などを総合的に対応する必要がある



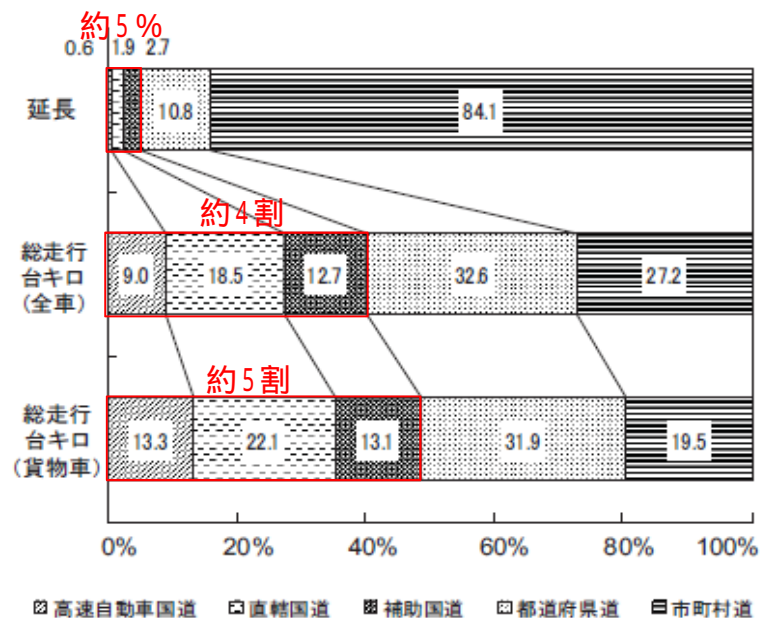
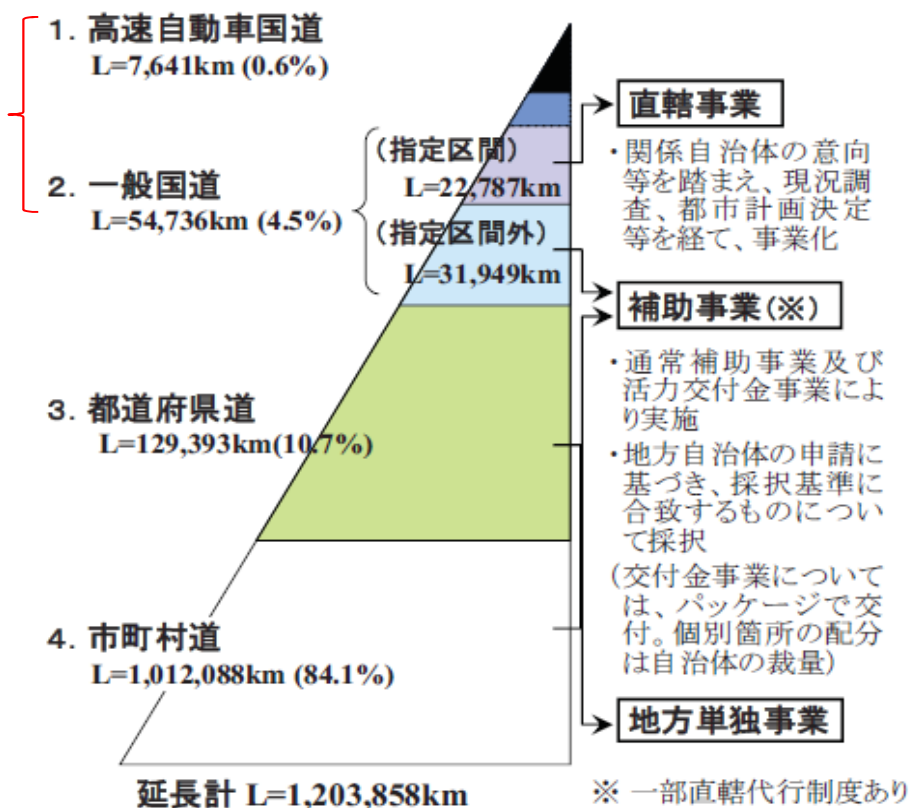
地域、利用者、行政等が協力することでより成果の規模が大きくなる

## 4 - 4 鈴鹿亀山道路に求められる機能

道路機能の充実にあたっては、鈴鹿亀山道路(幹線道路)だけでなく、地域の道路の充実など、適切な機能分担が必要

- ・全国の道路ネットワークは、以下により構成されている(国土交通省HPより)
  - 1) 国土構造の骨格として、国土全体の経済社会活動を支える全国的な幹線道路ネットワーク(高速自動車国道、一般国道)
  - 2) 地域社会の生活基盤として地方生活圏内での広域的な活動を可能とする地域的な幹線道路ネットワーク(都道府県道、幹線市町村道)
  - 3) 居住環境を形成する地域内の一般道路(区画道路等の一般市町村道)
- ・全国的な幹線道路ネットワークは、道路総延長の約5%の延長で、全体の交通量の約4割を分担し、貨物車の交通の約5割を占める
- ・鈴鹿亀山道路は、国土全体の経済社会活動を支える全国的な幹線道路ネットワークの一部を担う機能を期待されている

全国的な幹線道路ネットワーク  
(鈴鹿亀山道路の担う機能)



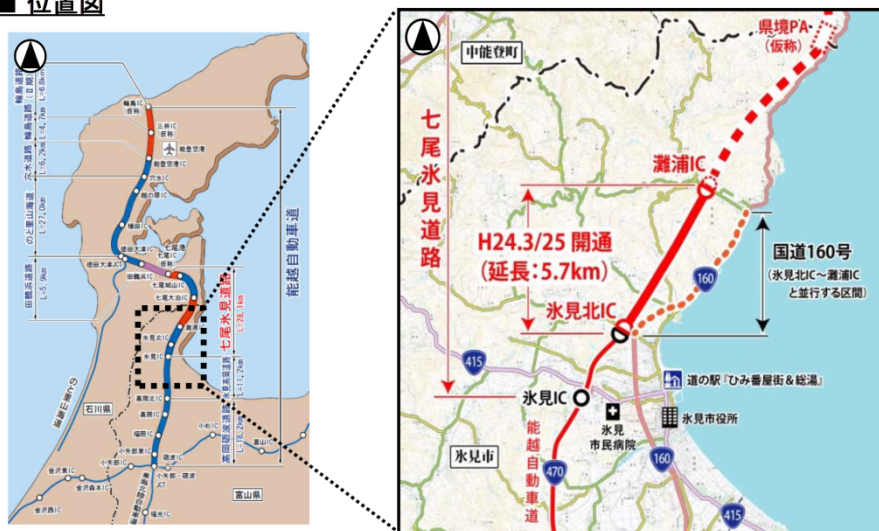
※道路調査延長は、「道路統計年報2008」による。  
 ※走行台キロは、「平成17年度道路交通センサス」「自動車輸送統計年報平成17年度分」による。  
 ※高速自動車国道については、平成21年3月現在。他は平成19年4月1日現在。

# 4 - 5 幹線道路整備により期待される効果の例

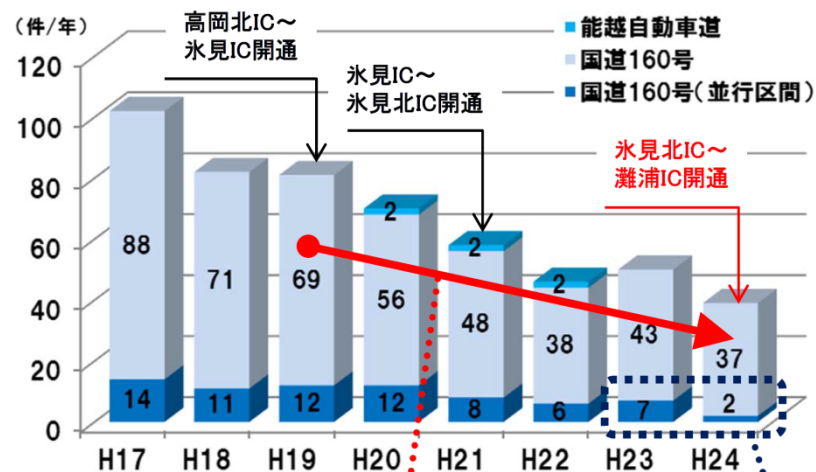
～能越自動車道七尾氷見道路(富山県) 平成24年3月開通～

- 安全性の高い高規格道路の開通により、並行する氷見市内の国道等での死傷事故が6年間で半減(81件 39件)
- 大型車等の交通が能越自動車道に転換したことで、国道160号の安全な走行環境が確保された。
- 特に平成24年度の開通区間(氷見北IC～灘浦IC)との並行区間では、約7割減少(7件 2件)。

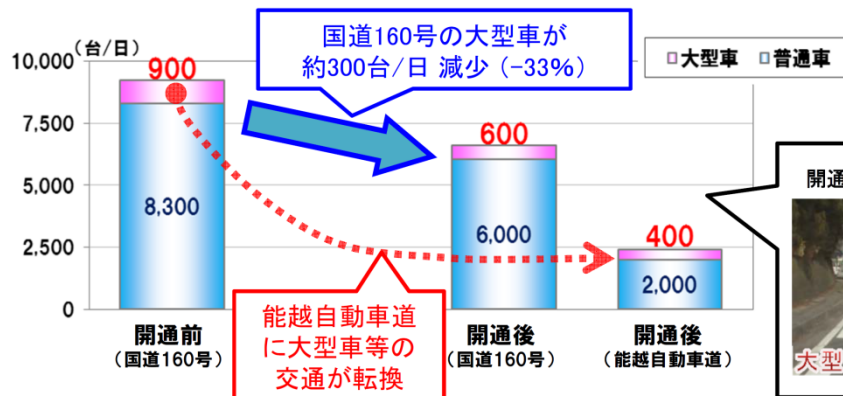
■ 位置図



■ 氷見市内の国道160号及び能越自動車道における死傷事故件数の推移



■ 国道160号から能越自動車道への交通転換効果



氷見市内に能越自動車道が開通して以降、国道160号の死傷事故が半減。また、能越自動車道の死傷事故は、年平均1件(開通後6年間で6件)と少ない。

開通区間と並行する国道160号は、能越自動車道への交通の転換により死傷事故が大幅に減少。



※ 出典 H17-22死傷事故件数:ITARDAデータ  
 H23-24死傷事故件数:富山県の交通事故月報(富山県警察本部交通企画課)  
 ※ 国道160号(並行区間): 脇方交差点～稲積交差点間

出典: 国土交通省道路局ホームページ



## 4 - 6 政策目標の設定

解決が必要な課題と求められる機能から鈴鹿亀山道路が担うべき政策目標を設定

地域や道路の状況や課題

県民等のニーズ、課題認識

圏域の将来像

地域の将来像

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

対策案の検討

【産業支援関連】

新名神高速道路等への所要時間の短縮や定時性の確保と道路機能の分担が重要

【広域ネットワーク関連】

選択性のある高速道路等の幹線道路ネットワークの形成が重要

【防災関連】

人口・産業の集積する地域を全国と繋ぐ災害に強い道路機能の確保が重要

企業活動を支え災害時にも機能する経済的・効果的な道路ネットワークの早期実現とは

既存の道路ストック活用や自動車専用道の整備等の対策案を設定し検討