

# 1-2 各回の委員会の議論の内容

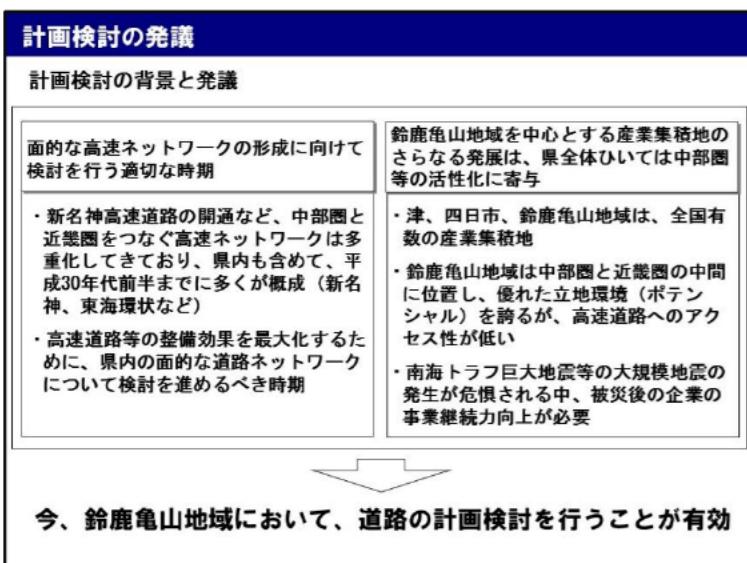
## (1) 第1回有識者会議

日時：平成25年7月26日（金）14:30～16:45

場所：三重県地方自治労働文化センター 大会議室

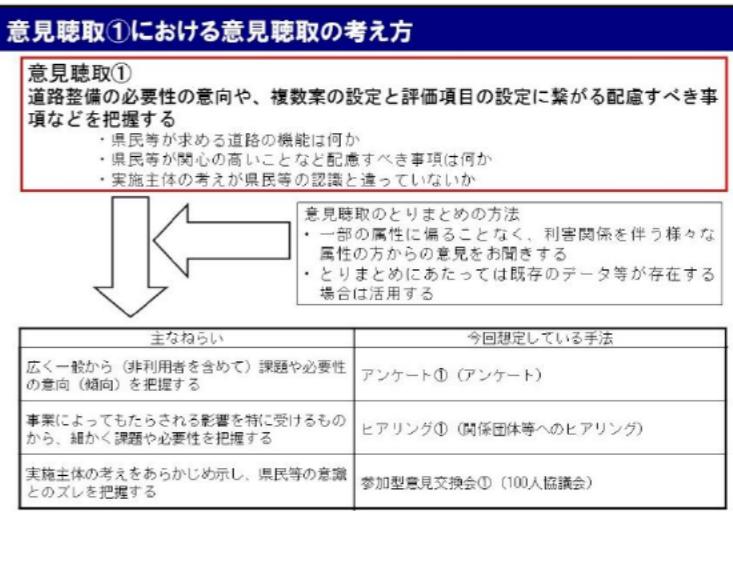
- 議事：1) 計画検討の発議  
2) 手順の明確化  
3) コミュニケーションプロセス

### 1) 計画検討の発議

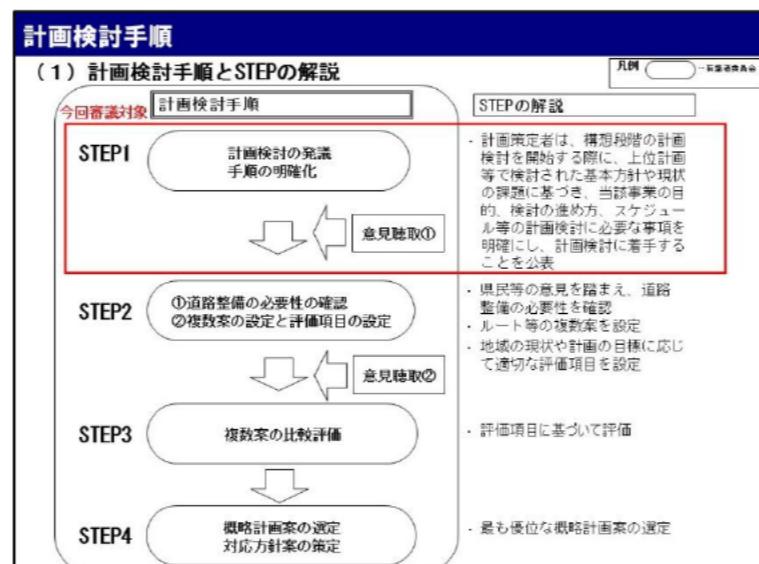
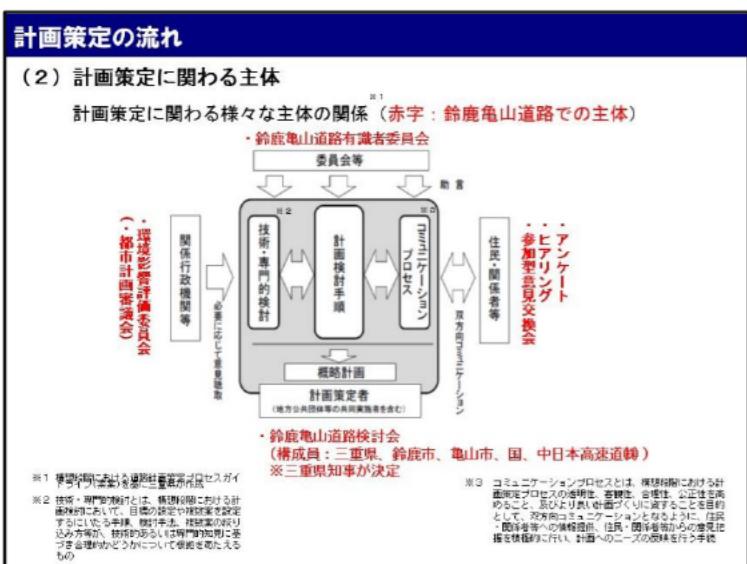


- 現状の条件下だけでなく、「将来の住みやすい環境を作るためのインフラ整備」という観点からも考えるため、三重県、中部圏における産業振興計画を踏まえて道路整備を検討していくことが重要である。
- 住民の視点で考える道路整備の必要性や道路整備によるプラス、マイナス面を検討する必要がある。
- いつぐらに検討し、いつ頃できあがるのかというスケジュール感を提示することが望まれる。
- 「広域としての道路」と「地域としての道路」の両方の観点から必要性を整理すべきである。
- 鈴鹿亀山道路に関して検討を始めるべきという事務局の提案に対し、計画検討を始めるにふさわしいということで、本委員会は結論づける。

### 3) コミュニケーションプロセス



### 2) 手順の明確化



- 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。「税金を投じても整備すべきか」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はなく、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みたい。
- 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。

- 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。
- 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。

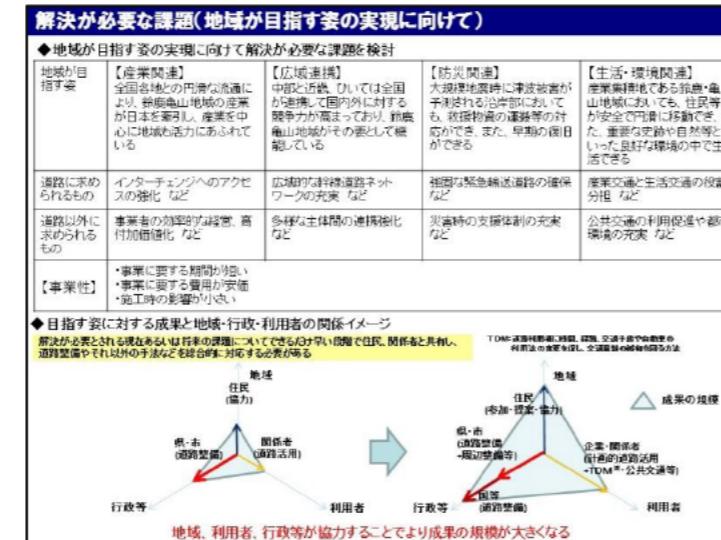
## 1-2 各回の委員会の議論の内容

## (2) 第2回有識者会議

日時：平成 25 年 12 月 16 日（月）10：00～12：15	議事：1)これまでの取り組みと第 2 回有識者委員会の審議対象 2)課題の共有と道路計画の必要性の確認 3)複数案の設定と評価項目の設定 4)第 2 回意見聴取（案） 5)鈴鹿亀山道路の計画検討に関するアンケート調査票
場所：（財）三重県地方自治労働文化センター 大会議室	

#### 1) 課題の共有と道路計画の必要性の確認

地域の現状と課題 及び民等の意見のまとめ		県民等の意見	まとめ
産業	地域の現状と課題	<p>・人口に対する工業比率は突出する割合で、三重県は4年連続1位 ・世界経済の影響を受けて、三重県も付加価値率で全国29位</p> <p>・当社地盤は県内会社の業者が多い傾向で、製造品出荷額の地区別構成比(北濃市、四日市市、鈴鹿市)は北濃市(35%を越す)、三重県平均の約30%</p> <p>・電子部品・半導体用機器の出荷額は全国1位で位置するなど、全国的にみて、産業密度一歩手前</p> <p>・中濃市、近畿圏の移住人口増加、空き地の物流施設との距離が短い懐れたる理由</p> <p>・中濃市、近畿圏、関東等との物流の活動量が大きく、特に近畿の活動量が伸びている</p> <p>・他の市と比較しても、ロードへのアクセス性に問題を有する</p>	<p>・産業の活性化には課題が不可避 ・企業競争に弱い ・産業の発展、物流の向上のための整備計画</p> <p>・物流の効率化が求められ、時間短縮化</p> <p>・高機能の道路を望む(複数事業者による開拓)</p>
道路ネットワーク	広域道路	<p>・新名神高速道路、東海環状自動車道をはじめとして、北・中央地域では、平成30年代前半までで、多くの広域幹線道路が整備予定</p> <p>・愛知県方面からの主要な交通動向はなくない</p> <p>・新名神高速道路の開通により、近畿圏と東海圏との連絡幹線はネットワークの要衝 ・中央道と近畿圏をつなぐ幹線道路のネットワーキングに向けて、広域的な幹線道路の充実が期待されている</p>	<p>・今後もネットワークの経営の運営が重要となることは、産業活性化のための重要な要素である</p> <p>・基礎研究が進むことは、財政(事業費)の確保や、効率化するための技術開発のための基盤となる</p> <p>・政策的立場から、幹線道路の整備は必ず必要である</p> <p>・直轄方式の導入によって幹線道路に負担が生じないか心配</p>
地域的連絡		<p>・鈴鹿山脈地帯は奈良ドリブの通過済が多く、新名神高速道路は名張市通り(国道1号)より北へ(鈴鹿山脈地帯から利根川の南へ)。</p> <p>・近畿連携要構成、交通政策が挙がる。</p>	<p>・新幹線ネットワークの構築による上位構造</p> <p>・立地の分離により、外構の整備や他の空間の整備</p> <p>・安心・安全で快適な道路を整備</p> <p>・直轄方式の導入による運営の効率化</p>
防災		<p>・鈴鹿山脈は第四紀火山で東西両側が存在しない</p> <p>・沿岸部は土砂崩れが頻発で、海岸線の地盤不安全の恐れ</p> <p>・沿岸部は災害対応力が弱く、災害時の対応力不足の懸念</p>	<p>・台風・津波などの災害時に不安定になる</p> <p>・基础设施の整備強化が必要</p>
環境		<p>・自然の原生林について、重要な動植物の生息地や名勝・天然記念物、自然公園などを保有している現状である</p> <p>・社会的状況について、比叡山の開拓取りや工場や工業団地、大型商業施設、市街地、学校、病院、重要な史跡などが分布している現状である</p>	<p>・生物の保護・繁殖、歴史的な文化(古跡・史跡、重要な史跡)の保全を認める</p>

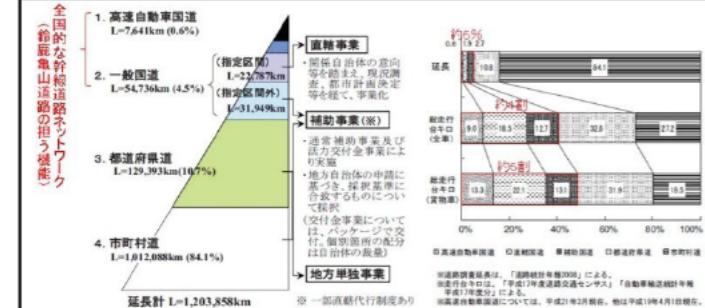


### 鈴鹿亀山道路に求められる機能

○道路機能の充実にあたっても、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、適切な整備が求められる。

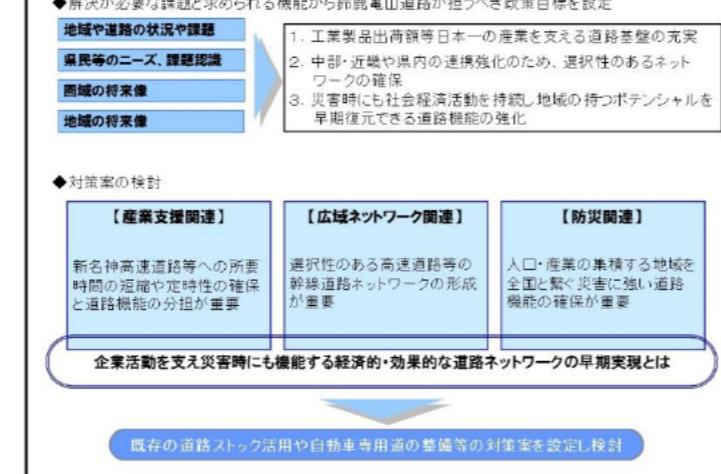
- ・全国の道路ネットワークは、以下により構成されている（国土交通省HPより）
  - 1) 国土構造の輪郭として、国土全体の経済社会活動を支える全国的な幹線道路ネットワーク（高速自動車国道、一般国道）
  - 2) 地域社会の活動基盤として地方幹線道路での地域的な活動を可能とする地域的幹線道路ネットワーク（都道府県道、幹線市町村道）
  - 3) 居住環境形成する地域的一般道路（道道等の市町村道）
- ・全国的な幹線道路ネットワークは、道路総延長の約5%の延長で、全体の交通量の約4割を分担し、貨物車の交通の約5割を占める
- ・**鉢巻山電道は、国土全体の経済社会活動を支える全国的な幹線道路ネットワークの一部を組成する**

機能を期待されている



政策目標の設定

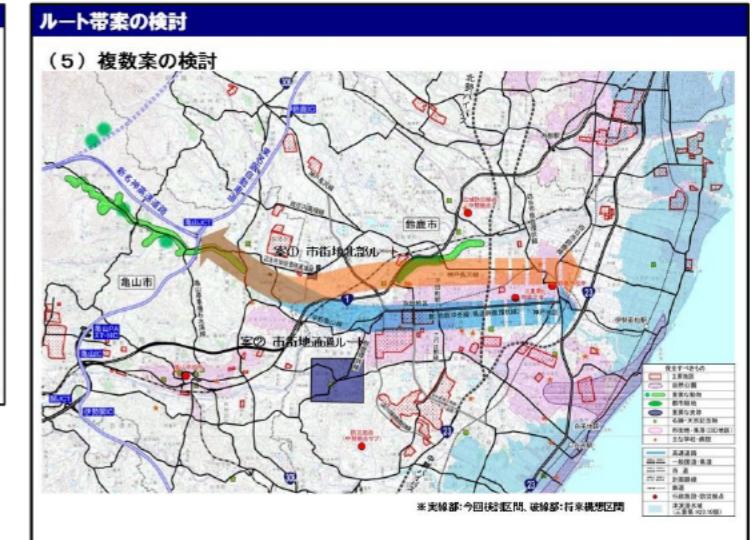
◆ 韓流文化研究課題会議体としての機能性と効率化による政策目標達成



- ・輸送時間の短縮による産業面での高付加価値化について、定量的に経済効果として算出する手法もある。
- ・これからの都市計画では人口減少を前提とし、関連する計画との整合性(時間軸上の将来像)を考慮することが重要であると考える。
- ・自然環境のネットワーク性(連續性)の観点から、渡河部では河川環境に配慮することが望まれる。
- ・渋滞解消は自然環境面(河川環境)でも好影響を及ぼす。
- ・産業面からの必要性を強調するなど必要性について、シンプルに明確に示すことが理解を得るために重要である。
- ・産業面での必要性の検証として、費用対効果等を企業ヒアリング等で導き出せないか。
- ・必要ないという住民からの意見も公開するという条件で、課題の共有と道路計画の必要性について、妥当と判断する。

議事：1)これまでの取り組みと第2回有識者委員会の審議対象  
2)課題の共有と道路計画の必要性の確認  
3)複数案の設定と評価項目の設定  
4)第2回意見聴取（案）  
5)鈴鹿亀山道路の計画検討に関するアンケート調査票

## 2) 複数案の設定と評価項目の設定



ルート提案の検討

### 3) 第2回意見聴取(案)

- ・合意形成のプロセスについては、前回の有識者委員会の議論が踏まえられたものとなっており、現時<sup>点</sup>では問題はないが、今後も説明責任を果たすプロセスを継続することが必要である。

#### 4) 鈴鹿亀山道路の計画検討に関するアンケート調査票

- ・アンケートに「地元でしか知りえない情報」を収集することができるよう工夫することが望ましい。
  - ・インターネットを使わない人もいるため、鈴鹿亀山地域の人に対しては、紙媒体での配布場所の検討をすべきである。
  - ・アンケート調査票は、作り手の思いよりも回答しやすいかどうかが重要であり、原案の改善に向けて工夫する必要がある。また、調査の目的を明確にすることも重要である。
  - ・アンケートについては各委員に確認を行って確定するものとする。

## 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	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
場所：三重県教育文化会館 大会議室	

## 1) 複数案の比較評価

- ・ 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ため)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。
  - ・ 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。

## 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

**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、京都と異なる連携強化等を図るための山陽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携し、交通需要の大きい牧田、神戸、白子地区を結ぶ

**ルート1 市街地北部ルート**

**ルート2 市街地南部ルート**

**新規計画案**

鈴鹿亀山道路が担うべき政策目標

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構築
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

新規計画案の特徴

- ① 関西圏と近畿圏の連携強化
- ② 地域の持つポテンシャルを最大限に活用する
- ③ 災害時の社会経済活動の持続化
- ④ 地域の資源を効率的に利用する
- ⑤ 地域の環境負荷低減

新規計画案による効果

- ① 地域の産業活性化
- ② 地域の雇用創出
- ③ 地域の防災力向上
- ④ 地域の環境保護
- ⑤ 地域の持続可能な発展

## 概略計画案の選定

- (2) 概略計画案の選定

1. 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)  
○産業集積地にあって、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、定期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、沿岸部の人団・産業の集積地と内陸部の高速道路を結ぶ、災害時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。

2. 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」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特に優れている。

○生活環境への影響については、市街地・集落等を根ね回遊するものと予測される。

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

【IC配置の考え方】

- 他の幹線道路との乗り継ぎを円滑にする位置。
- 市街地からのアクセスが良いこと。

#### **算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新末は国道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ことを重視して設置すると共に、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洪涝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緒にした検討を別途進めること。
  - 自然環境や重要な施設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べきではないか。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。