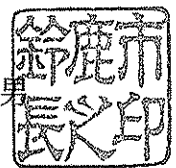




国土交通省道路局長 様

鈴都計第 182号
平成19年 5月 2日

鈴鹿市長 川岸 光男



中期的な計画の作成にあたっての意見について(回答)

本市は、日本有数のものづくり拠点として、全国に向けて工業製品を出荷しています。中でも自動車産業を中心とした製造品出荷額は、三重県全体で、87,750億円であるのに対し、16,170億円と18%強を占めています。また、さつき、お茶などの生産も盛んで、農業算出額において県内1位と農工のバランスのとれた地域であり、また市内の主要観光施設には、年間約450万人の観光客が訪れる観光都市でもあります。

中部圏と関西圏のほぼ中間に位置する本市にとって、地域の自立的発展や地域間の連携を支える幹線道路ネットワークを形成することは、極めて重要であり、物流の効率化による産業の活性化や新産業の創出など財政基盤の確立に繋がるものと考えます。

公共交通機関が脆弱であり、自動車への依存度が高い当地域にとっては、まだまだ幹線道路の整備は不十分です。立ち遅れている地方の道路整備について、地域の課題や実情に的確に対応し、安全で快適な生活環境づくりをめざすべきであり、それらを着実に進める財源を確保するためにも、現在の制度における適正な受益者負担という趣旨に則り、道路特定財源を一般財源化することについては、反対の立場を堅持していきたいと考えております。さらに、道路整備特別会計に対するシーリングを撤廃し、その全額を道路整備に充当するよう強く要望します。

当地域周辺には、国道1号及び23号といった国土・県土軸が配置されていますが、現在、国道23号においては、慢性的な渋滞や交通事故の多発により、市民生活や産業活動に支障をきたしています。

産業のグローバル化が進み、国際競争力の強化が求められる今、企業活動においては、中部国際空港・スーパー中核港湾（四日市港・名古屋港）との連携を進めるとともに、ジャストインタイムによる生産性・物流機能の一層の向上に努めており、中勢バイパスなどの直轄国道の整備を強力に推進することが大切です。

なかでも、中勢バイパスの早期供用は、地域の期待も高く、地域間の連携や市内の渋滞緩和、また医療施設への搬送など救急活動に関する時間短縮、交通事故の削減などさまざまな効果が期待されており、本市としても、地域活性化のために全面的に協力していきたいと考えております。

また、北勢バイパスについては、本市域内のみが未事業化区間となっておりますことから、早期の事業化をしていただきたい。

次に、第二名神高速道路の本市域を含む四日市～亀山間については、平成30年度の供用を目途に事業が進められておりますが、来年春に予定されている大津～亀山間の供用とともに、東名阪自動車道の交通量が大幅に増大し、高速機能の低下が懸念されておりますことから、早期整備に対する御支援をお願いしたい。

ところで、本市においては、高規格幹線道路である東名阪自動車道や第二名神高速道路が、ともに市街地から離れた地域を通過しています。

それらの高速道路の効果的な利用を促進し、産業や観光活動の活性化を促すためには、高速道路へのアクセス道路の整備が課題となっており、新たな国土軸となる第二名神高速道路を有効に活用するためも、本市の市街地と直結する地域高規格道路「鈴鹿亀山道路」の早期整備が必要であります。

また、第二名神高速道路におけるパーキングエリアが鈴鹿市域内で設置される予定であることから、市としても、今後はスマートインターの設置に向けた取り組みや周辺地域の土地利用を効率的に活用したアクセス道路等の整備について積極的に取り組んでいきたいと考えています。

一方、市内の各地域間を結ぶ道路についても、整備の必要性を市民から求められております。

市街地から東名阪自動車道の鈴鹿インターチェンジへ向かう主要県道神戸長沢線の渋滞緩和や高速道路へのアクセス強化のための4車線化事業や直轄国道との道路ネットワークの形成や地域の活性化を目的とした県道鈴鹿環状線（磯山バイパス・国府バイパス）や都市計画道路の野町国府線、汲川原橋徳田線などの整備が必要です。また、道路幅員が狭く、通行に支障をきたすような箇所も多く存在しております。三重県で整備を進めてもらっている国道306号線伊船バイパスや県道三行庄野線バイパスなど、市民生活の安心・安全を確保するための道路も完成していません。

このように、まだまだ必要な道路はたくさんあります。それぞれ地方が抱える実情を考慮していただいて、中期計画の作成をお願いいたします。