

鈴都計第870号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

鈴鹿市長 川岸 光男



今後の道路行政について意見・提案の提出について（回答）

平素は、鈴鹿市道路行政全般に対しまして、多大なるご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

平成20年9月19日付け国道企第37号において依頼のありました上記のことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。

今後におきましても、鈴鹿市道路行政に対しまして、格段のご配慮を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

連日マスコミ等においては、道路整備はもう必要ないとニュース等でよく言っておりますが、決してそうではなく、多様な公共輸送機関が充実している大都市とは違い、地方においては、市民生活や社会活動の多くが自動車に依存しております。

しかしながら、未だ依然として大都市と比較いたしますと、地方の道路整備は非常に遅れているのが現状です。

具体的には、生活用道路、都市内幹線道路、広域幹線道路、高速道路へのアクセス道路の整備や耐震対策など、いずれにおきましても大都市と比較しますと地方の道路整備が遅れているのは明らかであります。

すべてが遅れているこのような現状を踏まえ、国における制度設計においては、今後、地方が真に必要としている道路を計画的に進められるような財源確保をお願いしたい。

当然、道路整備を行うに当たり、国だけではなく地方においても、無駄な投資を極力減らすことが重要であり、効率・効果的な道路整備を進める必要があると考えます。

また、国庫補助事業の採択にあたりましても、国の画一的な基準ではなく、地方の実情を踏まえた柔軟な補助採択基準を設けていただくと共に国が行う道路事業においても、地方の声を計画段階から聞いていただきたいと考えております。

○現状

鈴鹿市は、中部圏と近畿圏のほぼ中間に位置し、恵まれた自然と水、三重県内屈指の優れた工業製品及び農作物の流通を誇る都市であり、更なる国際競争力を強化するため常に流通の向上を目指しているところでもあります。

なかでも工業地域においては、自動車関連産業や電子関連産業、近年は、燃料電池開発などの先端技術の研究開発など、多くの企業が立地しており、ものづくりの拠点として、全国に工業製品を出荷しております。

また、サツキ、お茶などの生産も盛んで農業産出額において三重県内１位と農工のバランスのとれた地域であると共に、鈴鹿サーキットにおきましては、２００９年よりＦ１日本グランプリが再開されることとなり、年間４５０万人の観光客が訪れる国内でも有数の国際観光都市でもあります。

そうした魅力ある特色を活かし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。

しかしながら、当市の物流拠点となるスーパー中枢港湾に指定されている「四日市港」との道路ネットワークを、国道１号、２３号と国土軸や県土軸を中心に連携しておりますが、両道路においても、慢性的な渋滞が発生しており、物流の効果・効率化が図れない状況となっております。また、産業、観光の面からも必要とされる国土軸である高速道路網へのアクセスにおいては、主要地方道１本に頼っているのが現状です。

さらには、都市内の拠点を結ぶ環状的な機能を持った道路整備も

○課題

鈴鹿市の道路整備は、以下の視点に立って、整備・保全、活用を図っていきます。

・広域交通体系への対応と活用

新名神高速道路や東名阪自動車道へのアクセスの向上や現在整備が進んでいる広域的な基幹道路ネットワークとして位置づけのある中勢バイパスや北勢バイパスへのアクセス道路の強化を図るためにも、道路網の合理的な運用方策の検討や周辺都市との連携強化を目指し、広域的な整備が必要です。

・歩行者・自転車利用環境の整備推進

当市は、移動手段を自動車に依存しており、１０万人以上の都市における交通事故死者数がワースト２０位です。

そういった状況であるにもかかわらず、市道における歩道の整備率は低い状態にあります。また、通学路に指定されている道路でさえ歩道の整備が遅れており、当然ながら子供たちは歩道のない道路で通学しております。

道路整備と共に歩行者（自転車）道の整備推進が必要であります。

・地域の個性を活かした整備

本市においても中心市街地の商店街の衰退が進んでおり、人々が集い賑わう空間として生活基盤となる道路の整備が必要です。特に、歴史的資源や街並み等地域の活性化がより一層向上するような整備が必要です。

遅れており、地域間の連携強化、物流の効率化等より一層の向上を目指すためにも、必要不可欠な道路であります。このように、当市の道路整備はあらゆる観点においても、遅れている現状です。

・防災・地域環境形成に資するゆとりある快適空間の確保

今後発生するであろう、3つの地震（東海・東南海・南海地震）に備えて、避難路、緊急輸送路の整備が急務とされております。

また、道路空間は、災害時において延焼遮断帯などの防災空間としての機能を持っております。さらに、ライフラインを設置する空間でもありますことから、一日も早い整備が必要です。

・輸送機能の確保・効率化

当市における、物流の拠点ハブはスーパー中枢港湾の「四日市港」ですが、そのアクセス道路でもある「国道1号」「国道23号」は慢性的に渋滞しておる状況であることから、物流の非効率な状況が発生しております。また、国際競争力が盛んで、ものづくりの中心でもあることから、「四日市港」へのアクセス道路の整備が急務であります。

② - 2 地域の目指すべき将来像

三重県 鈴鹿市

鈴鹿市の第5次総合計画に掲げる5つの柱の中でもその性格と経済社会情勢を踏まえ、将来都市像であります「市民一人ひとりが夢や生きがいをもって安心して暮らせるまち すずか」を目指し、いきいきとした地域と活力を生み出すまちづくりに取り組んでいます。

このような将来都市像を実現するためには、下記のような道路整備の観点が必要と考えています。

1. 大規模プロジェクトのインパクトを都市づくり及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

H30年には、亀山市に「新名神高速道路」の亀山西JCT（仮称）が設置され、また、将来的には鈴鹿亀山圏域においては、リニア中央新幹線が想定されています。これらの国土軸は当圏域と関西圏及び名古屋圏との広域交流機能を高めるだけではなく、そのインパクトは鈴鹿市の都市づくりや近隣市を含めた地域経済圏の形成に好影響を与えるものと期待しております。この効果を最大限に活かすために鈴鹿市の都市部と亀山市を連携する道路軸を配置します。

2. 四日市・鈴鹿・津方面への連携強化

当市と四日市市は「国道23号」、「国道1号」等の国土軸や県土軸を中心に連携しています。将来的にも当市や四日市市の特性を活かし、人口50万人規模の都市圏にふさわしい都市機能の誘導に努めます。また、スーパー中枢港湾に指定されている「四日市港」との道路ネットワークの連携を強固にすることが物と物、人と人との繋がりを深め、地域の活性化に繋がるものと確信しております。

また、当市と津方面も県土軸を中心に連携していますが、将来的に津方面は津・松阪地方拠点都市としての整備が期待されます。特に、当市南部に近接している中勢北部サイエンスシティの整備が図られましたことから、将来的にも連携強化を図ります。

3. 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

当市においては、神戸・牧田・白子といった主要地区をはじめとして、交流拠点・レクリエーション拠点等様々な都市機能拠点を配置していますが、都市機能拠点と高規格幹線道路（東名阪自動車道及び新名神高速道路など）との交通結節点（鈴鹿IC、亀山IC、スマートIC方面）との連携を図ります。

②－２ 地域の目指すべき将来像

4. 主要地区の相互連携（環状線の設定）

当市の現在の都市構造は、神戸・牧田・白子といった主要地区を中心として構成されています。将来的にもそれぞれの地区の機能分担を図りつつ、連携させていくことが重要であります。これらの主要地区を相互連携する路線を環状線（神戸～牧田は鈴鹿中央線、牧田～白子は汲川原橋徳田線・磯山バイパス、白子～神戸は国道23号）として位置づけをしております。

以上のような課題が解決されますと、「快適で住みよいまち鈴鹿」、「元気で活力のあるまち鈴鹿」の実現となります。

③ 道路施策の重点事項（代表事例，期待する効果や評価等）

三重県 鈴鹿市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価	○その他
・国際競争力の強化のための交通サービスの向上	・直轄国道「一般国道23号中勢バイパス」及び「一般国道1号北勢バイパス」の整備促進	「一般国道23号中勢バイパス」の完成により，慢性的な交通渋滞の解消を図り，沿線の連携交流や発展を支援するほか，円滑な産業活動を支えるとともに予想される東南海地震等災害時の緊急輸送路の確保が図られます。 整備手法としては，「北勢バイパス」との一体的整備を前提とし，鈴鹿工区の全線あるいは部分的整備が必要であります。 当市の混雑度は，4，5工区だけではあまり改善されず，6，7工区，または市内全工区整備により，大きく改善されます。 また，4，5工区・6，7工区それぞれの区間が整備された場合，それぞれの区間毎で現道利用の場合と比べ，8～10分程度の時間短縮が見込まれます。 物流面をみても，それぞれの工区のための整備では，あまり大きな変化はみられません。鈴鹿工区が全線整備された場合のみ，「国道1号」の普通貨物交通量は1割ほど減少します。 中勢バイパス6，7工区の整備については，混雑解消がはかれ，津方面との連携強化に寄与する要素が非常に高いです。 また4，5工区の整備は，現在の「国道23号」の玉垣，白子地区において飽和状態の解消には必要不可欠であります，当市における北側断面の容量不足には直接的には寄与しないことから，鈴鹿工区の全線整備が必要であります。	

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価	○その他
・地域活力の向上	・新名神高速道路の四日市、亀山間の早期整備及びスマート IC の設置	地域唯一の高規格幹線道路である東名阪自動車道の亀山から四日市間における交通量は、平成 20 年 2 月の新名神開通後、約 15,000 台/日増え、連日恒常的な渋滞が起こり、企業活動や市民生活に大きな影響を及ぼしています。 しかしながら、平成 30 年度を目途に事業が進められています「新名神高速道路」四日市～亀山間が整備されることにより、交通分散が図られ、東名阪の渋滞解消が図られます。 また、鈴鹿市では「新名神高速道路」、本線施工時に鈴鹿パーキングエリア（P A、仮称）を山本町に設置することが決定されています。 鈴鹿 P A にスマート IC が設置されることにより「周辺の観光地への利便性が高まり、観光客の増加につながる」「イベント時など、「東名阪自動車道」鈴鹿 IC 料金所付近で渋滞が発生するが、分散することにより、料金所等での交通混雑が緩和され、スムーズな通行が確保できる」「万一、どちらかの道路や料金所が通行、使用不能となった場合でも、高速交通機能の確保ができる」 などから追加設置が必要不可欠であり地域の課題解決と活性化を図ることができます。	

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価	○その他
・都市交通の快適性, 利便性の向上	・地域高規格道路「鈴鹿亀山道路」の早期整備	鈴鹿市においては, 高規格幹線道路である「東名阪自動車道」や「新名神高速道路」が, とともに市街地から離れた地域を通過していることから, 高速道路網へのアクセスが強化され, 新たな国土軸となる新名神高速道路を有効に活用することができます。 「新名神高速道路」「東名阪自動車道」と「国道1号北勢バイパス」を結ぶ, 高速道路ネットワークの基幹となり, 物流面において, 「アクセス性の向上」「コストの削減」「定時性を確保」し, 産業基盤の充実を図ることができます。 また鈴鹿サーキットにおきましては, 2009年よりF1日本グランプリが再開されますことから, モータースポーツを通じた国際交流の充実を図ることができ, 「中部国際空港や関西国際空港へのアクセスを大幅に向上」「日帰りを含めた観光客の増大が期待できる」など, 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図ることができます。	

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価	○その他
・ 地域活力の向上	・ 市道「汲川原橋徳田線」を始めとする都市内環状機能を持った道路から高速道路網への放射性機能をもったアクセス道路，県道「神戸長沢線」の4車線化の実施	鈴鹿市の都市構造は，神戸・牧田・白子といった主要地区を中心として構成されています。 将来的にもそれぞれの地区の機能分担を図りながら，連携させていくことが重要です。 これら主要地区と相互連携する市道「汲川原橋徳田線」を始めとする，国道「23号」，県道「鈴鹿環状線」等，都市内での環状機能を持った道路を4車線化に整備することにより，それぞれの地域間の活力強化が図られ，人と人，物と物が動くことにより，さらなる経済効果が図られます。 また，環状機能を持った道路より高速道路網への放射性道路としての機能を持つ県道「神戸長沢線」の4車線化につきましても，市民生活や企業活動のより一層の向上を図るためには必要不可欠な道路であり，地域活力の拡大が図られます。	

③ 道路施策の重点事項（代表事例，期待する効果や評価等）

三重県 鈴鹿市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価	○その他
・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	・汲川原橋外耐震整備事業	鈴鹿市の主要な橋及び跨線・跨道橋は72橋あり，その内，耐震補強整備対象橋梁は，14道路橋あります。 なかでも，三重県及び鈴鹿市緊急輸送道路ネットワーク並びに跨線上に架かる主要道路橋は「庄野汲川原線（汲川原橋）」「鈴鹿中央線（矢橋肥田高架橋）」「矢田部箕田線（箕田跨線橋）」「一ノ宮15号線（長太跨線橋）」「寺家五丁目660号線（寺家跨線橋）」の5橋です。 特に「庄野汲川原線（汲川原橋）」につきましては，当市における高速道路へのアクセス道路という重要な役割を担っており，耐震補強整備の重要性も高いものです。 平成7年の阪神・淡路大震災を教訓とし，来る東海地震，東南海・南海地震等の災害に備え，当市では，第5次総合計画においても重要事業として位置付け，耐震整備を行うことにより，緊急輸送道路ネットワークの構築が図られます。 近年多発している地震の被災状況を鑑み，被災時の早期対応・復旧には緊急輸送路の確保が必要不可欠であり，下記のような効果が図られ，被災者の不安解消にも繋がります。 1. 災害発生時における人命の安全，被害拡大の防止，災害応急対応 2. 救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な人員及び物資等の輸送 3. 県内の基幹道路を通じて県外からの人員及び物資等緊急援助の受け入れ及び近隣被災地への援助活動等の送路としての機能	

③ 道路施策の重点事項（代表事例，期待する効果や評価等）

三重県 鈴鹿市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価	○その他
・大規模な地震，火災 に強い国土づくり等	・緊急輸送路整備事業 ●第1次緊急輸送路 「東名阪自動車道」 「一般国道1号」 「一般国道23号」外 県道路線・市道8路線 ●第2次緊急輸送路 一般国道23号 中勢バイパス 県道「鈴鹿宮妻峡線」 外1路線 市道「野町西条線」 外11路線 ●第3次緊急輸送路 一般国道306号線 県道「神戸長沢線」 外3路線 市道「加佐登鼓か浦線」 外4路線	鈴鹿市は，平成14年に東海地震に係る地震防災対策強化地域に指定され又，平成15年には東南海・南海地震に係る地震防災対策推進地域に指定されています。平成17年の国の東海地震・東南海・南海地震に関する地震防災戦略では10年後の死者数及び経済被害額を現在の想定から半減させるという目標があります。 三重県では，災害時に通行を優先的に確保すべき道路として『第1次緊急輸送路』『第2次緊急輸送路』『第3次緊急輸送路』を指定しています。 特に『第1次緊急輸送路』に当たる「東名阪自動車道」「一般国道1号」「一般国道23号」は，県内外への広域的な輸送ルートに該当し，橋梁の耐震化や，液状化対策等の道路整備を行うことによって，大規模で広域的な災害が発生したときの減災対策，早期の復興に繋がります。 緊急輸送路は災害時における多数の人の円滑な避難，救急・消防活動，緊急物資の輸送等を確保するためにも，特に重要であります。当市においても，緊急輸送路の耐震化を実施することが急務であり，必要不可欠であります。	