

複数案の比較評価

平成26年3月10日

三重県

1.複数案の設定

1 - 1 整備方針(ルート帯案)の考え方

(1) 鈴鹿亀山道路が担うべき政策目標の設定

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

1 - 1 整備方針(ルート帯案)の考え方

・対策案は、現道活用及び別線整備の考え方に基づき検討する。

【現道活用】県道神戸長沢線、国道1号と(都)鈴鹿中央線の活用検討

事業性(工期、事業費等)を考慮すると、現道を活用した整備を行うことが有効と考えられる。

現道を活用する場合、県道神戸長沢線と国道1号が現在4車線拡幅の事業計画があり、都市計画決定されていることから整備されることを前提としてその可能性を検討する。

【別線整備】自動車専用道路として整備する案の考え方

定時性の確保や産業交通と生活交通の分離のため、別線での自動車専用道路としての整備を行うことが有効と考えられる。

自動車専用道路が通過する位置の検討にあたっては、政策目標を踏まえつつ、地形・地質条件、自然環境、生活環境、コスト縮減などを踏まえ、「ルート帯選定のポイント」を設定する。

インターチェンジの設置位置は、事前通行規制区間の前後や主要幹線道路の結節点、拠点的な地区に近接した位置等を踏まえながら検討する。

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
ための選択性のある
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

目指す姿

4. 地域の生活環境や
自然環境等に配慮し
た道路整備

ルート帯選定のポイント

1
【産業支援関連】
・産業集積地から新名神高速道路や東名阪自動車道等へのアクセスを強化し広域・産業交通を分離する

2
【広域ネットワーク関連】
・新名神高速道路や東名阪自動車道、北勢・中勢バイパス等と一体となってネットワークを形成する

3
【防災関連】
・海岸部から広域幹線道路網とを結び、くしの歯の歯と機能する

4
【生活環境関連】
・重要な史跡・自然環境の通過を避け、市街地の分断を極力回避する

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

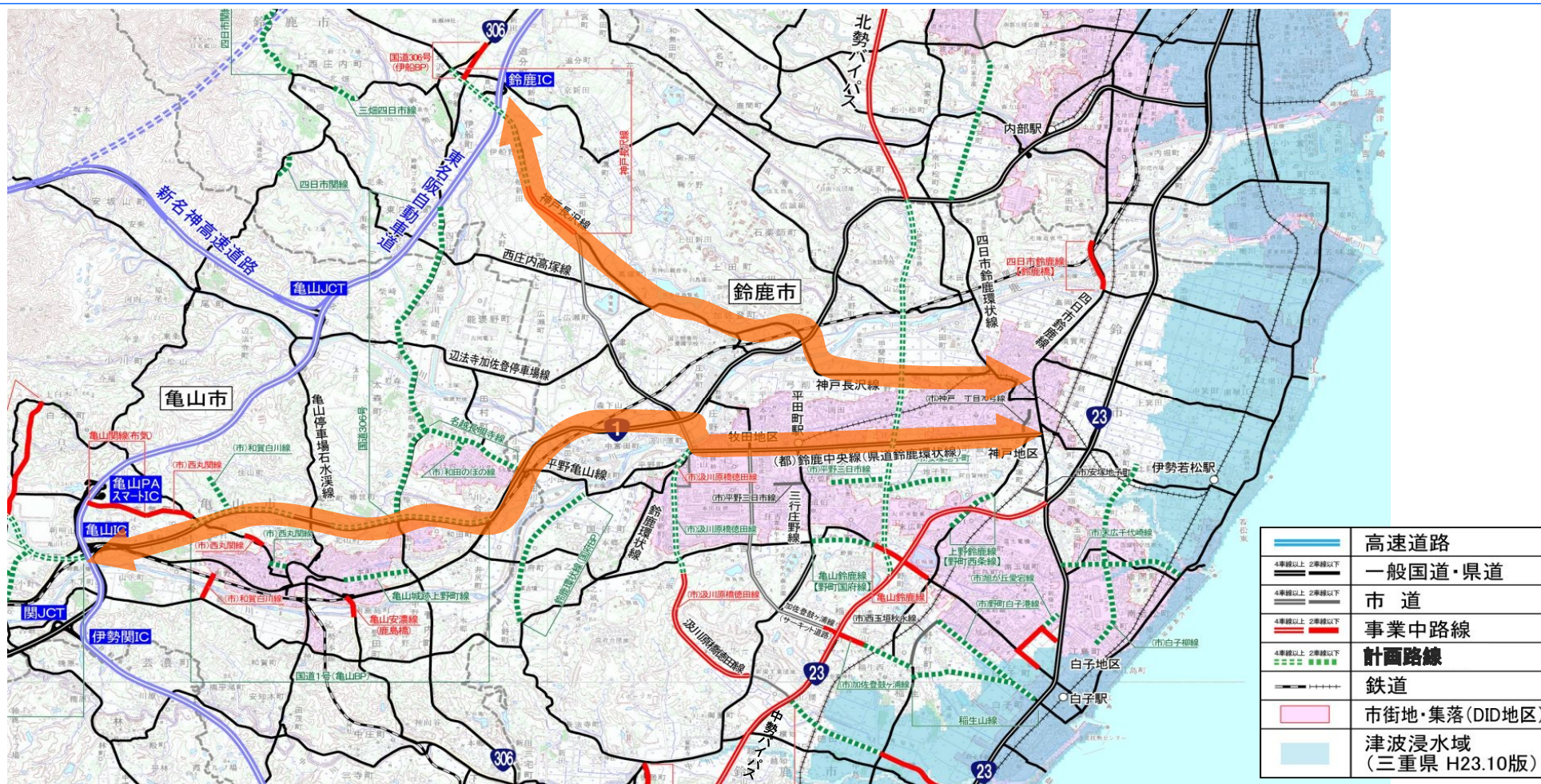
複数のルート帯を検討

1 - 2 - 1 現道活用の検討

・現道活用となり得る道路は、東西に通行する幹線道路であり、4車線化事業中となっている県道神戸長沢線と、国道1号 鈴鹿中央線が候補として考えられる

・現道利用候補路線には、平成25年1月指定の主要渋滞ポイント及び区間があり、4車線化等を実施した場合でも新たに誘発交通を生むなど、根本的な渋滞解消につながらない。また、別線の計画に比べ、速達性や定時性に劣り、産業交通と生活交通の分離ができない。

以上のことから、現道活用は課題の解決や政策目標の達成が困難であり、自動車専用道路等での整備が必要



1 - 2 - 1 現道活用の検討

◆鈴鹿IC 鈴鹿市街地(県道神戸長沢線)の状況

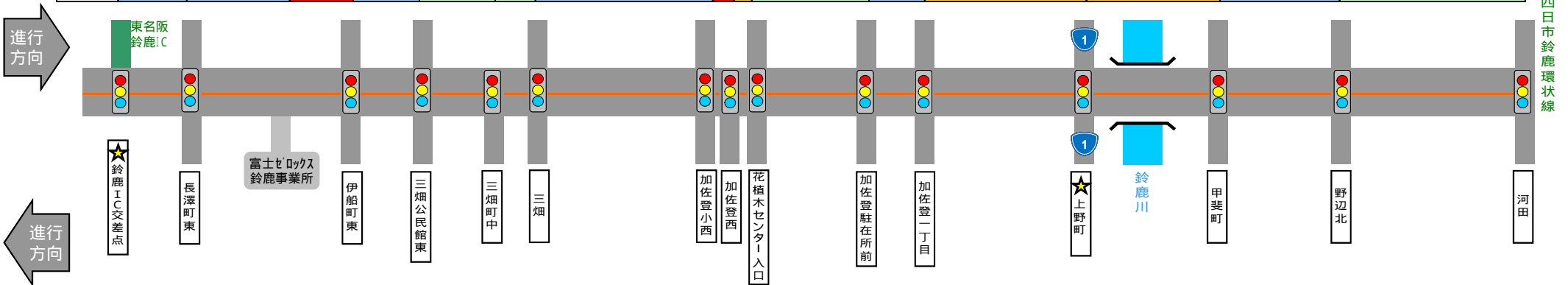
- ・加佐登西交差点や伊船町東交差点で上下線ともに速度が低下。
- ・鈴鹿川の渡河断面では、朝夕ピーク時を中心に速度が低下。
- ・下り線の三畑町交差点を先頭に速度が低下。

凡例

[旅行速度]
 20km/h未満 20~30km/h 30~40km/h 40km/h以上

[主要渋滞箇所] ☆ 箇所 ⇄ 区間

上り旅行速度	7時台	34	46	14	51	32	40	43	16	17	38	44	28	24	52	32
	8時台	34	50	14	49	33	31	49	13	20	36	42	30	23	53	30
	9時台	37	46	13	48	33	35	46	11	27	38	42	31	27	54	31
	10時台	36	53	19	48	36	34	46	13	26	35	41	31	29	53	29
	11時台	38	57	23	50	36	31	50	13	27	38	45	34	30	54	37
	12時台	41	57	26	51	37	33	50	13	27	36	44	33	33	52	36
	13時台	41	57	25	49	37	33	49	12	28	35	43	32	30	55	37
	14時台	38	56	24	50	36	29	48	11	27	34	43	35	30	53	33
	15時台	38	56	24	50	35	33	47	12	25	34	42	33	28	52	32
16時台	40	58	21	49	36	32	47	11	22	34	42	32	27	52	29	
17時台	39	38	12	48	32	36	47	11	22	38	42	21	18	51	27	
18時台	40	56	16	49	36	30	48	11	23	38	43	25	22	52	32	



下り旅行速度	18時台	25	46	40	20	40	19	51	18	12	39	28	46	21	39	47
	17時台	21	38	39	19	36	18	50	19	14	36	27	45	17	35	45
	16時台	22	49	45	18	37	20	50	22	15	37	30	49	22	37	49
	15時台	25	50	46	24	41	18	51	23	13	38	29	46	23	39	47
	14時台	24	49	45	26	40	17	51	23	13	39	30	47	24	40	48
	13時台	27	52	46	28	44	19	52	28	14	42	27	49	24	41	50
	12時台	29	53	44	30	47	20	51	27	14	39	29	48	24	41	50
	11時台	28	52	46	28	43	19	52	26	14	39	30	47	24	39	49
	10時台	25	48	45	28	43	20	50	24	15	40	27	49	23	40	48
9時台	25	51	44	24	41	19	50	22	12	39	26	48	24	40	48	
8時台	22	49	41	11	26	17	53	24	14	40	25	46	16	40	45	
7時台	21	53	43	15	31	18	53	19	8	35	28	46	10	32	47	

民プロデータ(H23年度・平日・DRM区間別)を交差点間で集約し算出

1 - 2 - 1 現道活用の検討

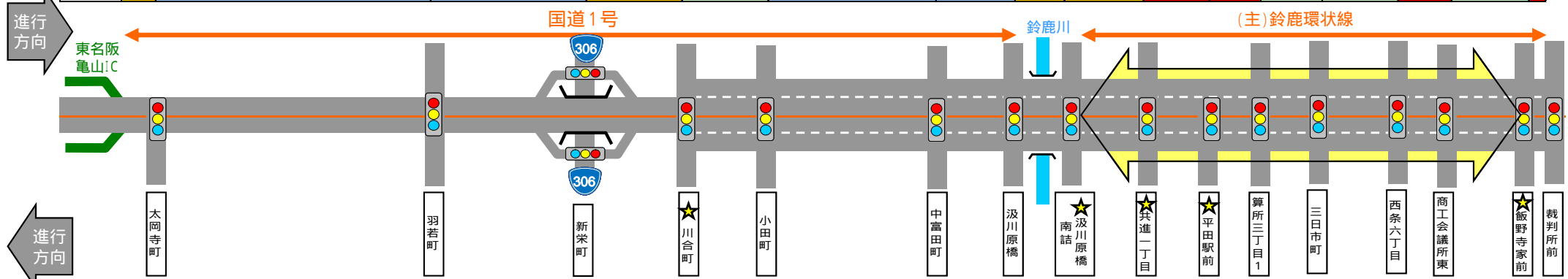
亀山 I C 鈴鹿市街（国道1号～鈴鹿環状線）の状況

・国道1号では上り線の太岡寺町交差点及び川合町交差点を先頭にやや速度低下がみられるものの、それ以外はほぼ一定の速度サービスが維持されている。

・鈴鹿環状線では、夕ピーク時を中心に速度が著しく低下しており、汲川原橋南詰交差点や共進一丁目交差点、平田駅前交差点、商工会議所東交差点等で渋滞が発生している。

凡例	[旅行速度]	 20km/h未満	 20～30km/h	 30～40km/h	 40km/h以上
	[主要渋滞箇所]	★ 箇所	↔ 区間		

上り 旅行 速度	7時台	18	59	63	39	39	72	42	14	28	26	20	36	48	26	40	10
	8時台	26	58	61	38	41	72	43	19	26	19	20	35	41	21	38	11
	9時台	26	57	60	43	39	67	41	22	27	23	19	33	39	21	37	11
	10時台	31	53	57	37	39	65	42	20	27	23	17	33	38	20	36	8
	11時台	29	55	56	37	39	68	42	24	26	21	16	30	37	18	37	9
	12時台	29	54	60	40	37	68	41	26	27	23	18	30	37	19	38	9
	13時台	27	55	55	39	39	70	43	24	25	21	18	31	36	19	37	9
	14時台	35	55	57	40	39	68	43	23	26	20	17	32	35	19	36	8
	15時台	32	54	57	37	40	68	43	27	25	18	17	31	35	19	35	9
	16時台	36	54	54	37	39	69	44	28	23	15	18	31	38	20	37	9
17時台	26	52	51	27	39	67	42	20	19	10	16	30	37	16	31	7	
18時台	29	50	46	26	39	68	42	24	21	10	17	30	37	18	35	8	

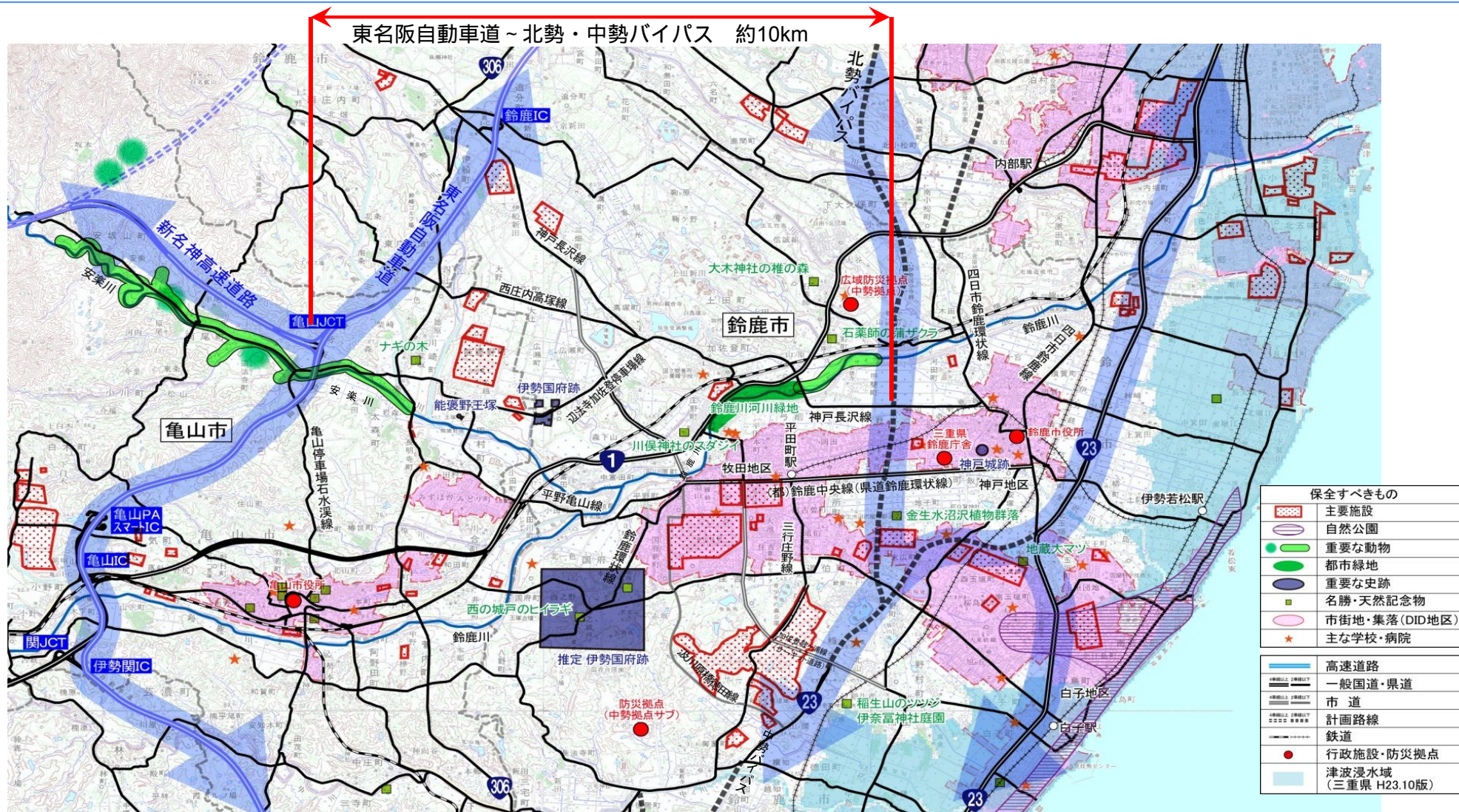


下り 旅行 速度	18時台	43	54	48	57	41	55	58	23	18	24	18	23	31	37	31	32
	17時台	45	48	49	54	37	54	53	24	13	22	17	20	30	36	24	32
	16時台	47	56	49	57	40	56	54	26	16	22	17	22	30	38	32	31
	15時台	38	53	49	57	41	57	52	23	15	23	16	21	29	36	33	28
	14時台	41	52	49	59	41	55	54	23	21	24	14	21	30	36	31	28
	13時台	46	53	47	57	41	55	56	23	24	27	15	21	29	34	31	29
	12時台	45	56	47	58	41	56	57	25	26	28	16	23	29	33	31	28
	11時台	48	54	47	57	38	56	57	25	25	26	16	20	30	34	29	29
	10時台	47	54	48	58	40	56	52	23	25	29	17	22	30	36	30	31
	9時台	46	53	49	58	42	55	52	23	29	29	18	26	33	40	33	29
8時台	42	54	47	57	39	59	56	23	26	30	20	27	33	46	38	32	
7時台	28	49	44	51	35	54	54	23	15	29	17	23	33	45	42	34	

民プロデータ (H23年度・平日・DRM区間別) を交差点間で集約し算出

1 - 2 - 2 別線整備案の前提条件 -保全すべきもの、接続すべきもの-

- ・保全すべきもの
市街地や大規模工業団地をできる限り避ける
貴重種の生息域等をできる限り避ける
能褒野王塚古墳、伊勢国府跡等の重要な史跡を避ける
- ・接続すべきもの
東名阪自動車道や新名神高速道路等の高規格幹線道路との接続を良くする
北勢・中勢バイパスや国道23号等の南北の幹線道路との接続を良くする



(1) 東名阪自動車道接続部付近の概略比較検討

・マスタープランでの位置付けを踏まえ、東名阪自動車道との接続箇所として、鈴鹿IC付近、亀山JCT付近、亀山IC付近を候補として、比較検討する

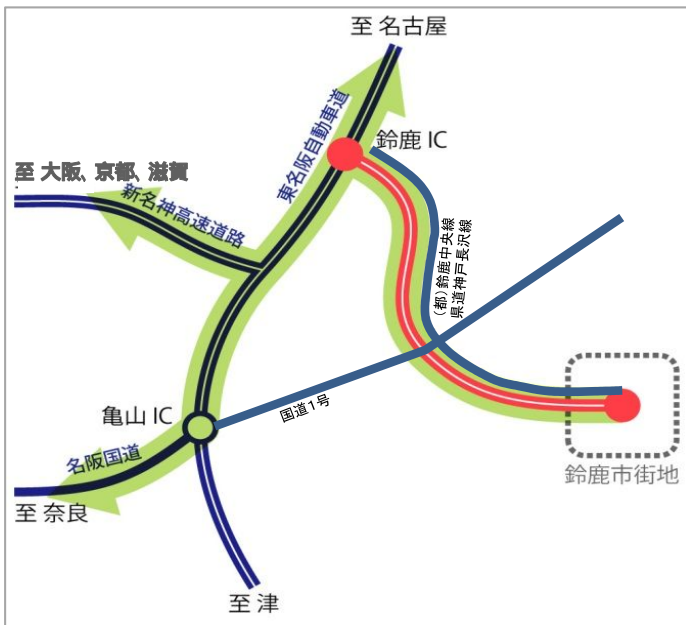


- ・亀山JCT案は、鈴鹿市街地までのルート延長が最短であり、時間短縮、整備費用等の面で他の案より優れる
- ・現在連携の強い大阪府北部や滋賀県、今後新産業で連携が期待できる京都府等との産業面の強化を図るため、これらの地域へ流動が多い新名神高速道路との直接的接続する亀山JCT案が優れている



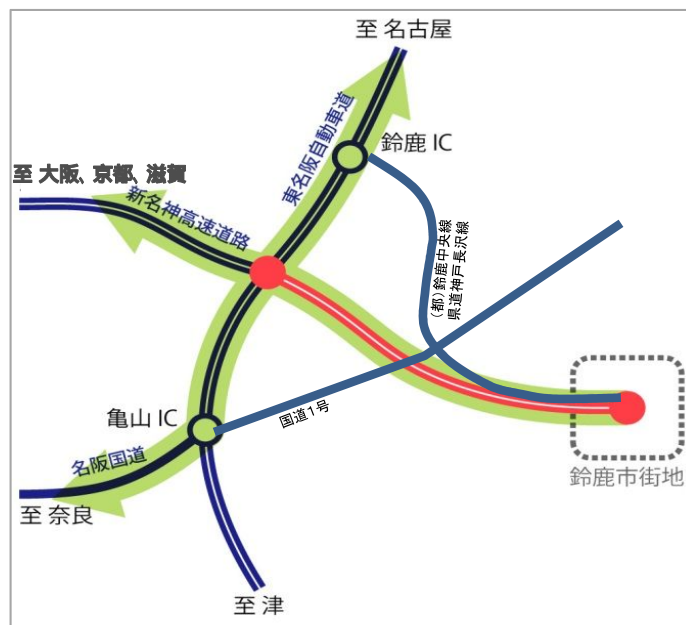
産業基盤を支える道路として、大阪・滋賀・京都と更なる連携強化を図り、政策目標の達成に寄与する亀山JTCで接続する案を採用する

鈴鹿ICで接続する場合



- ・(都)鈴鹿中央線(県道神戸長沢線等)とほぼ同じルートとなる。(延長約11km)
- ・名古屋方面への利用者にとって有利

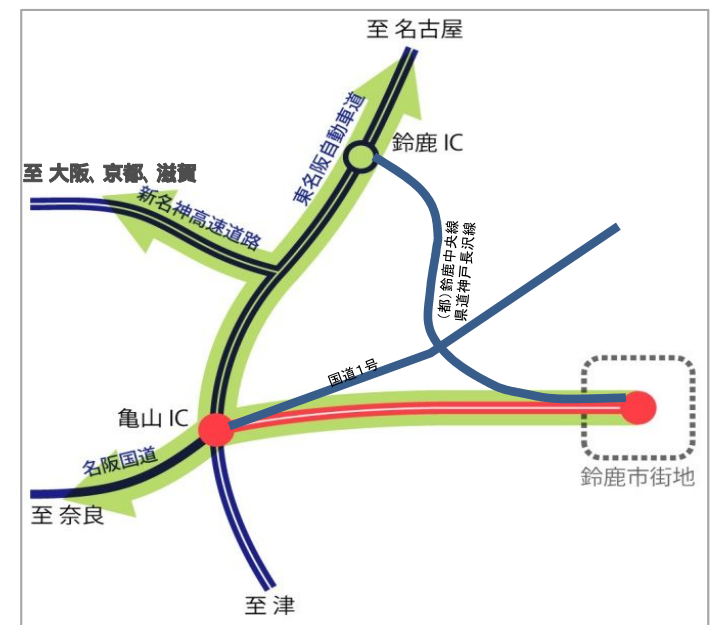
亀山JCTで接続する場合



- ・合計所要時間がもっとも少く、延長が最も短い(延長約10km)
- ・新名神高速道路の利用者にとって有利

亀山ICで接続する場合

主要な路線のみ考慮



- ・国道1号とほぼ同様の機能を有し、延長が最も長い(延長約13km)
- ・名阪国道の利用者にとって有利

(2) 鈴鹿亀山道路の交通量配分と流動状況

- ・亀山JCTに接続した鈴鹿亀山道路を利用する交通流動は、三重県内が多いものの、愛知県や大阪府をはじめとする中部・近畿圏の利用に次いで、関東や九州など広域的な利用が多くなる
- ・交通特性割合をみると、当該地域内々、内外、通過が概ね3割ずつとなっており、平均トリップ長も約160kmとなっており、一般国道と高規格幹線道路の中間の交通を担う

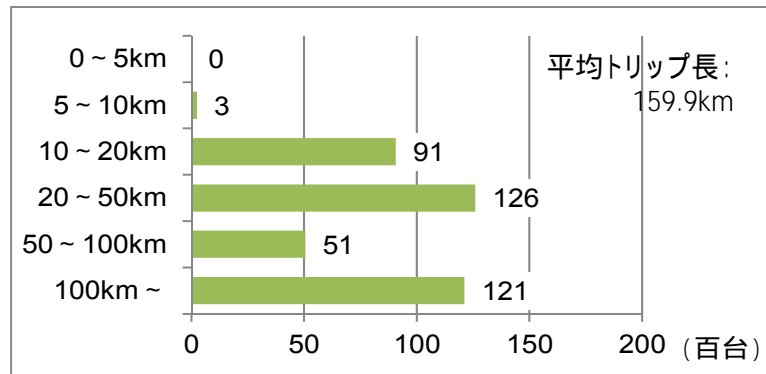
鈴鹿・亀山地域断面での交通流動 (H42)

・鈴鹿亀山道路(鈴鹿市街地周辺)



断面交通量は 台/日, 発生集中度は トリップエンド/日 で表示している

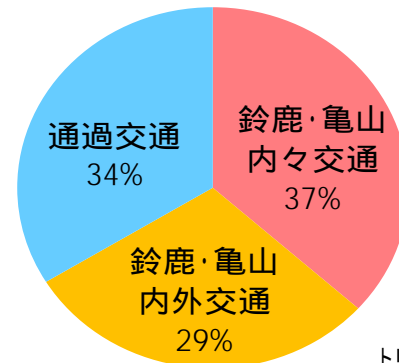
・鈴鹿亀山内外交通のトリップ長分布



・地域別発生集中度

地域	発生集中度 (トリップエンド/日)
三重県	54,518
愛知県	3,852
岐阜県	695
静岡県	1,870
長野県	224
福井県	39
滋賀県	1,990
京都府	1,181
大阪府	3,109
兵庫県	1,584
奈良県	1,324
和歌山県	340
東北以北	246
関東	3,925
北陸	32
中国	1,185
四国	622
九州・沖縄	1,490

・交通特性割合



トリップで集計

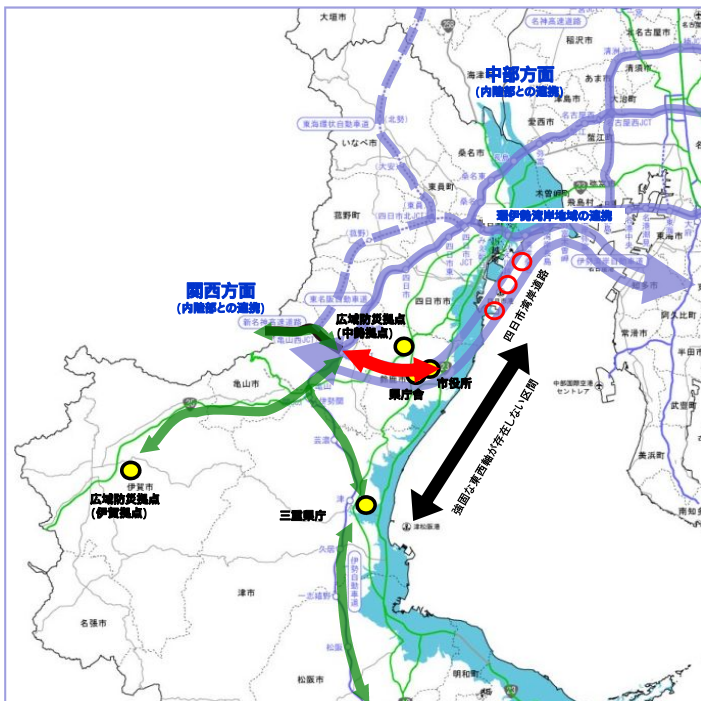
H17年センサスに基づく交通量配分(作業値)事業評価時に詳細検討

(2) 広域ネットワーク効果の比較検討

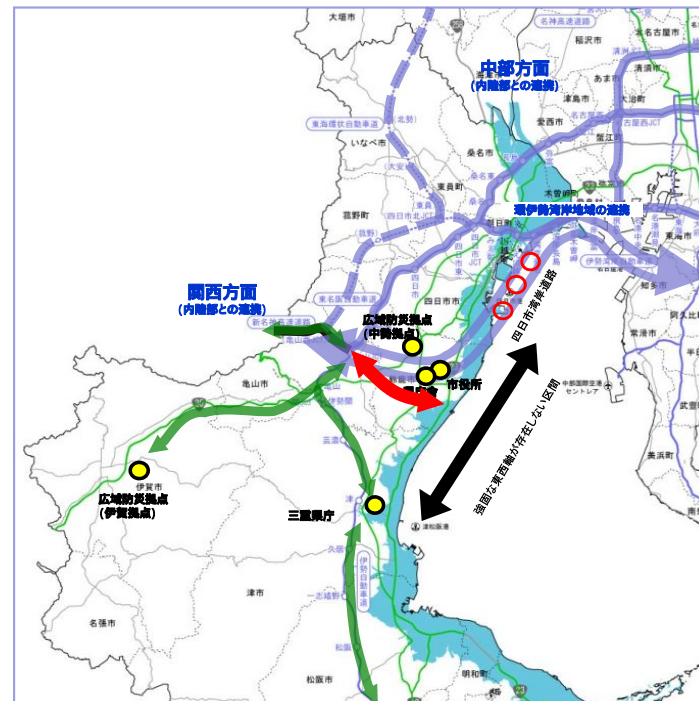
- ・ 鈴鹿市街地方面を結ぶルート案と 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案を広域ネットワーク効果について比較検討する
- ・ 鈴鹿市街地方面を結ぶルート案は、県内の行政施設や広域防災拠点間を最短で結び、災害時を含めネットワーク効果が県全域に発現する。また、環伊勢湾地域を連携を強化し、中部圏と関西圏を結ぶ広域ネットワークの一部を担う
- ・ 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案は、強固な東西軸が存在しない約30kmの区間の中央部で、沿岸と高速道路を結び、高速道路からの遠隔地域においては利便性が向上する

鈴鹿市街地方面を結ぶルート案について、以降に詳細な検討を行う

鈴鹿市街地方面を結ぶルート案



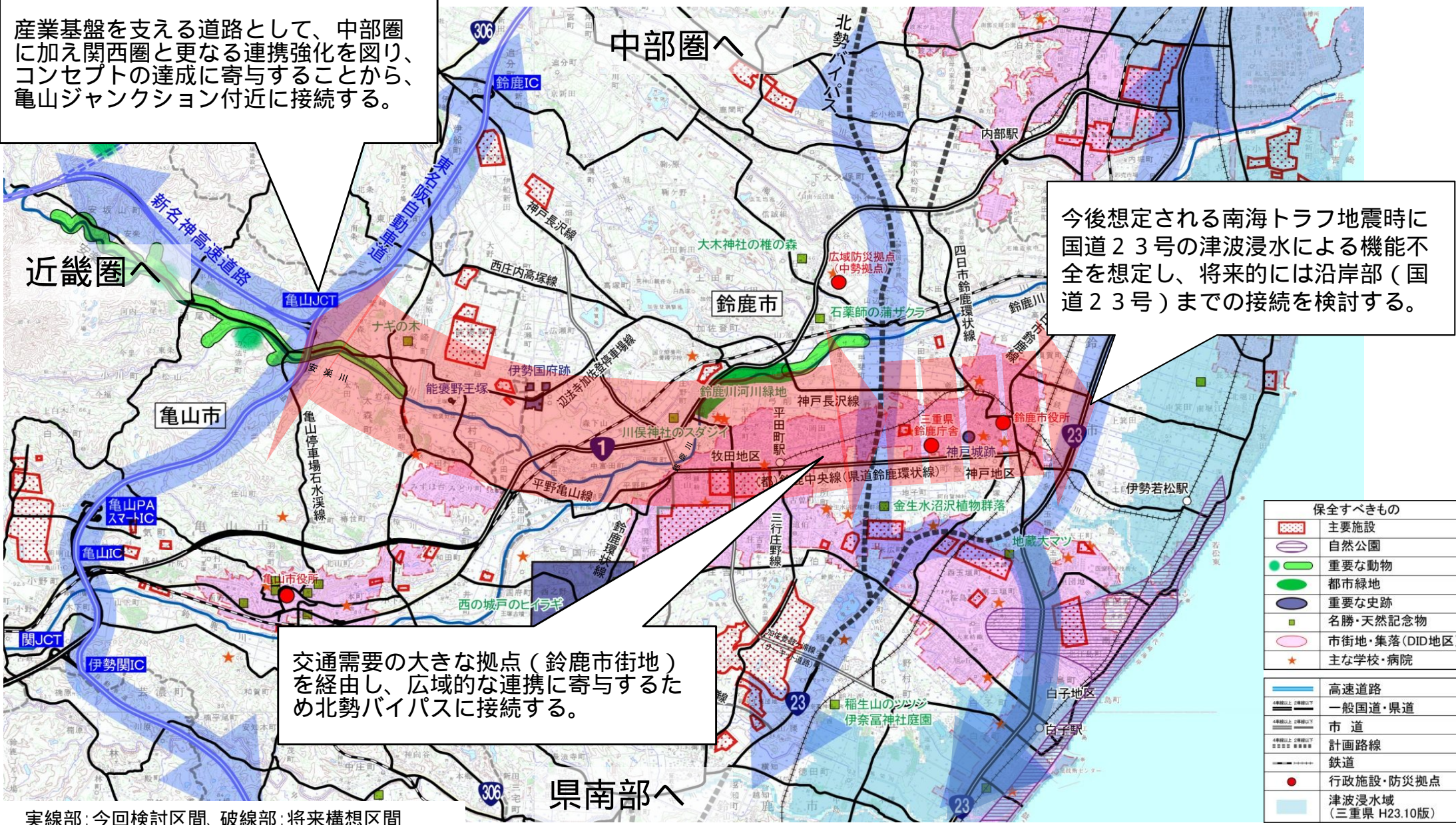
鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案



(3) 広い幅でのルート帯の検討

産業基盤を支える道路として、中部圏に加え関西圏と更なる連携強化を図り、コンセプトの達成に寄与することから、亀山ジャンクション付近に接続する。

今後想定される南海トラフ地震時に国道23号の津波浸水による機能不全を想定し、将来的には沿岸部(国道23号)までの接続を検討する。



交通需要の大きな拠点(鈴鹿市街地)を經由し、広域的な連携に寄与するため北勢バイパスに接続する。

実線部: 今回検討区間、破線部: 将来構想区間

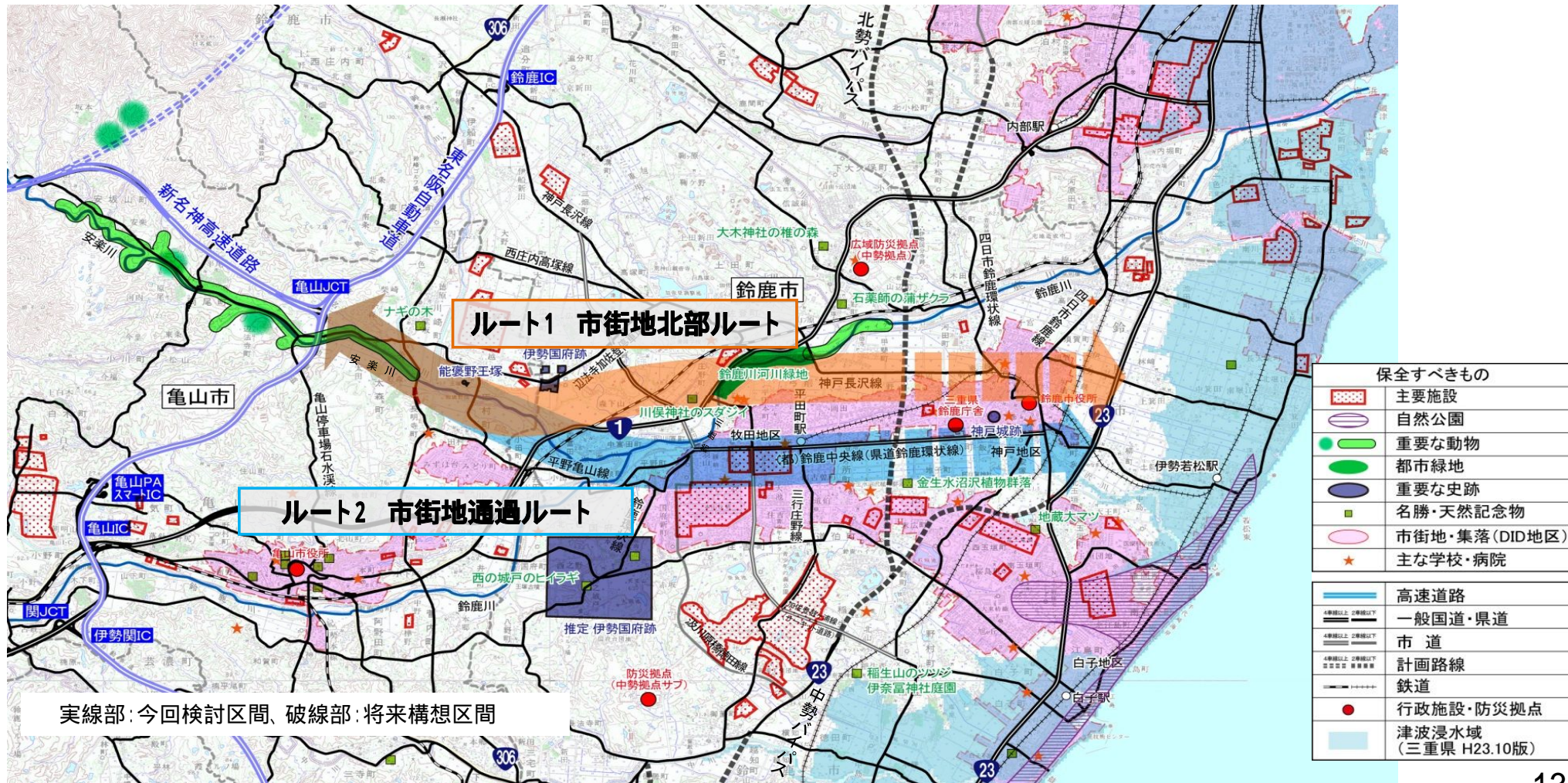
保全すべきもの	
	主要施設
	自然公園
	重要な動物
	都市緑地
	重要な史跡
	名勝・天然記念物
	市街地・集落(DID地区)
	主な学校・病院
	高速道路
	一般国道・県道
	市道
	計画路線
	鉄道
	行政施設・防災拠点
	津波浸水域 (三重県 H23.10版)

1 - 4 複数案の設定 - 約1km幅でのルート帯案の設定 -

【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、京都と更なる連携強化等を図るため亀山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絡し、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) 生活環境の保全を重視し、周辺道路と連携して経済的に課題解決を図る案
 ルート2 (市街地通過ルート) 市街地と直接連絡して当該道路で課題解決を図る案



2.複数案の効果・影響

2 - 1 ルート帯案の整備効果 《産業支援関連》

- 鈴鹿市内の市街地拠点(市役所、平田町駅、白子駅)と高速道路IC間の所要時間を、整備前後で比較したところ、両案ともに時間短縮効果(7~16分)が期待される。
- 鈴鹿亀山道路を整備することで、高速道路への所要時間が短縮され、地域の産業活動に大きく寄与する。

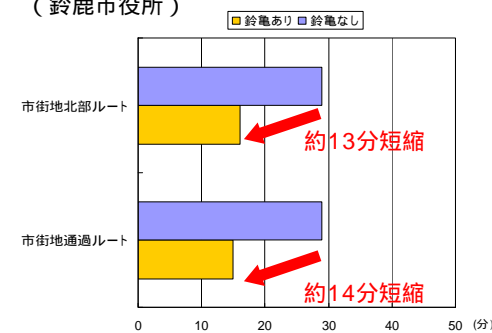


[所要時間算出条件]

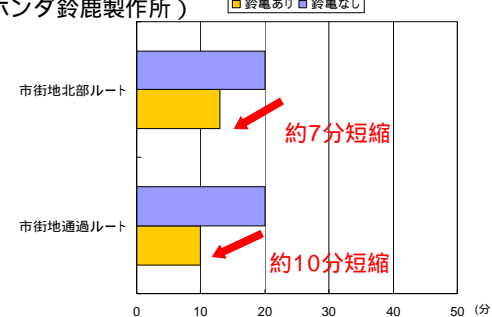
現況:民間プロ-ナビ-タ(期間H23年1月~12月の平日 時間帯別旅行速度)からビ-ク時旅行時間を算出

整備後:鈴鹿亀山道路については80km/h、その他は民間プロ-ナビ-タの速度から旅行時間を算出

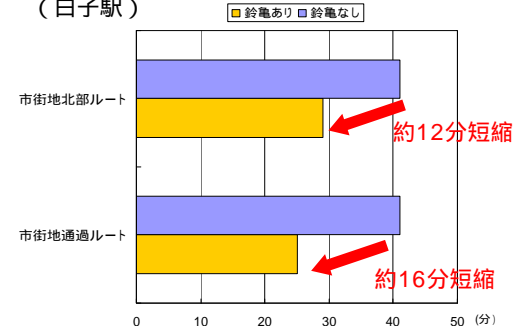
神戸地区 高速IC 時間短縮効果
(鈴鹿市役所)



牧田地区 高速IC 時間短縮効果
(ホンダ鈴鹿製作所)



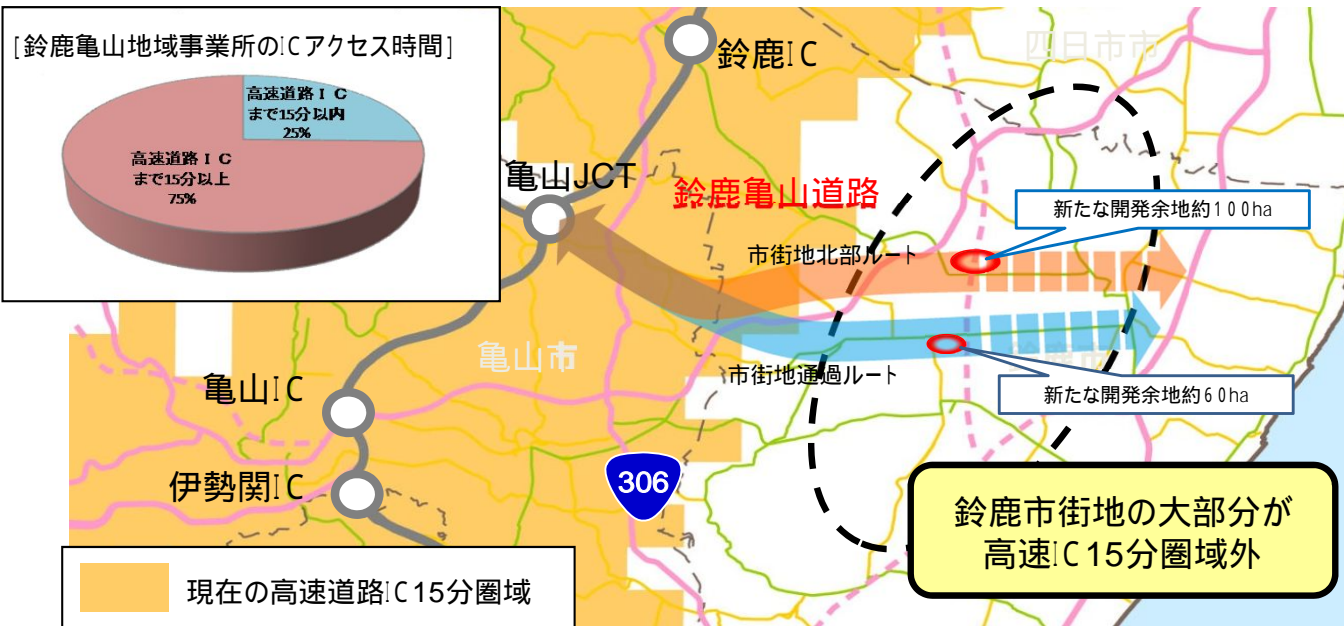
白子地区 高速IC 時間短縮効果
(白子駅)



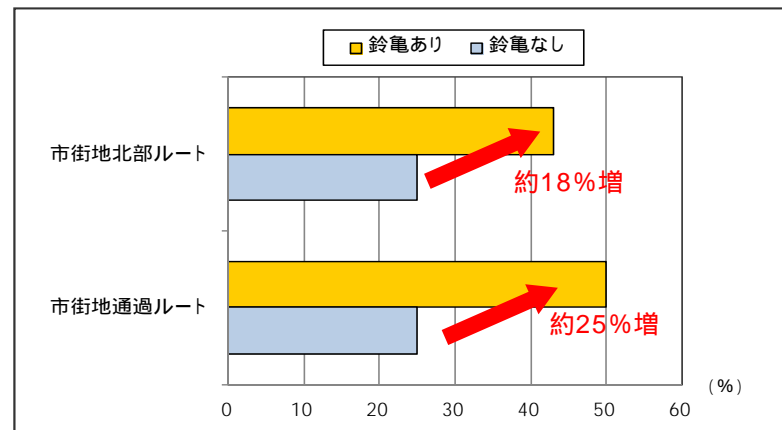
2 - 1 ルート帯案の整備効果 《産業支援関連》

- 現在、鈴鹿亀山地域の事業所の約75%は高速道路ICまでのアクセス時間が15分以上であり、特に鈴鹿市街地の大部分が高速道路IC 15分圏域外となっている。
- 鈴鹿亀山道路の整備により、15分圏は18～25%増加(43～50%)し、事業所の高速道路利便性が飛躍的に向上する。

現在の高速道路IC 15分圏域



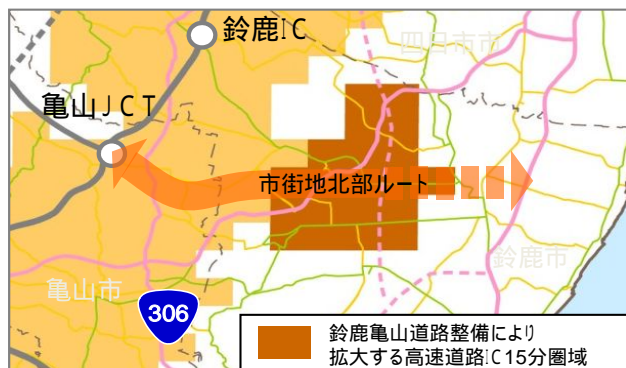
高速道路IC 15分圏事業所カバー率



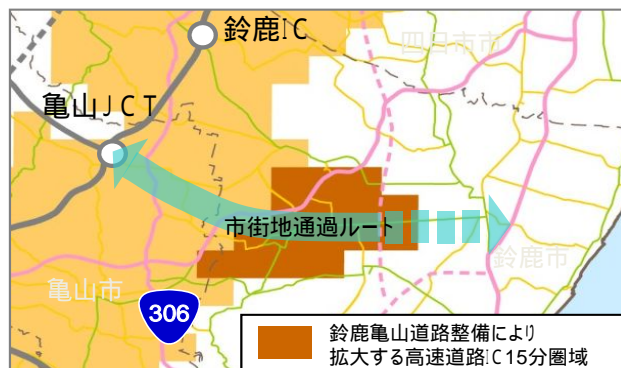
事業所カバー率: アクセス圏内に立地している事業所数の割合

鈴鹿亀山道路整備時の高速道路IC 15分圏域

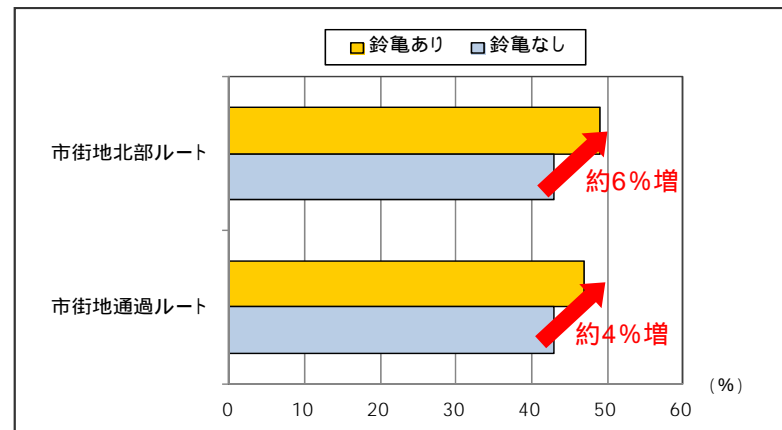
[市街地北部ルート]



[市街地通過ルート]

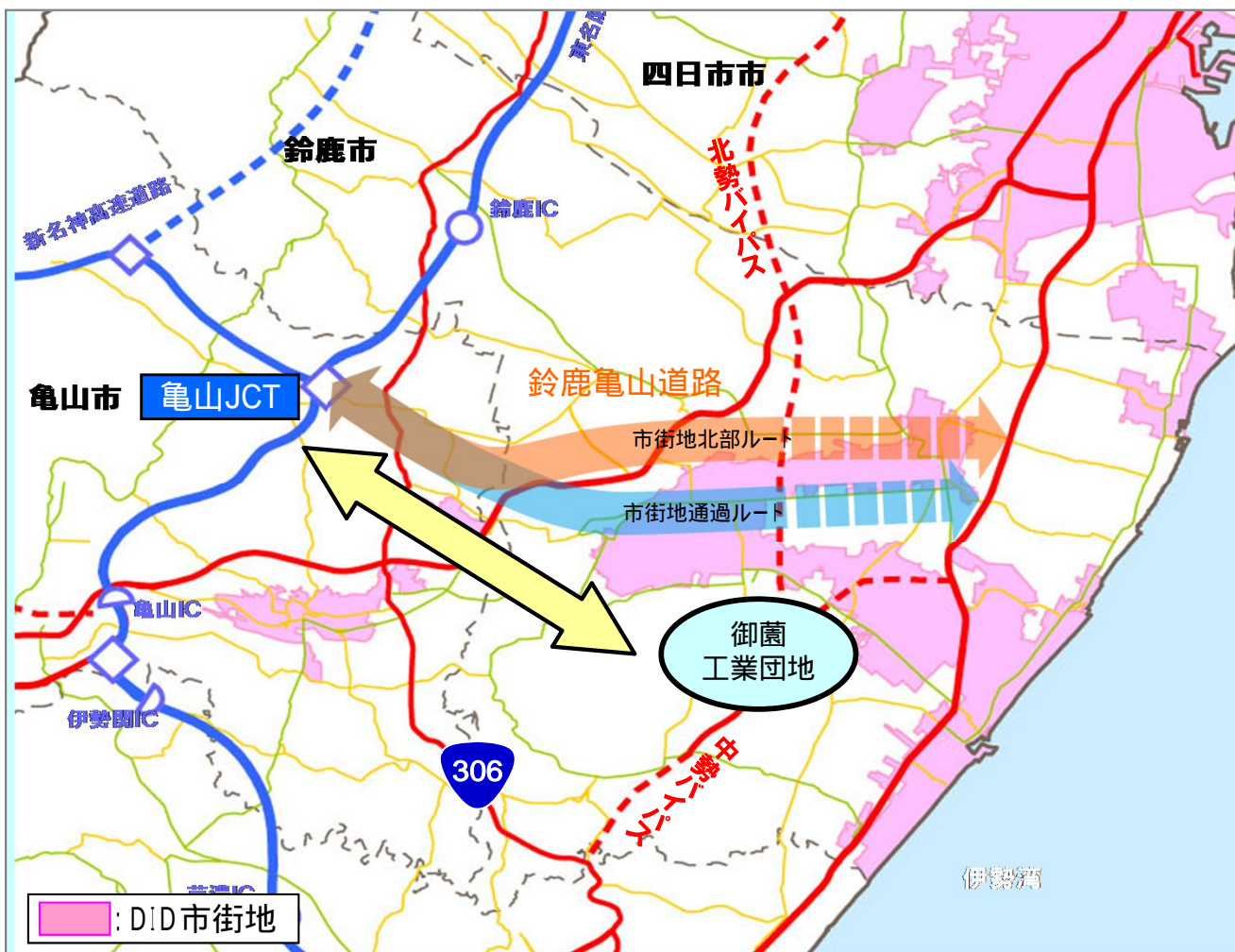


高速道路IC 15分アクセス面積率

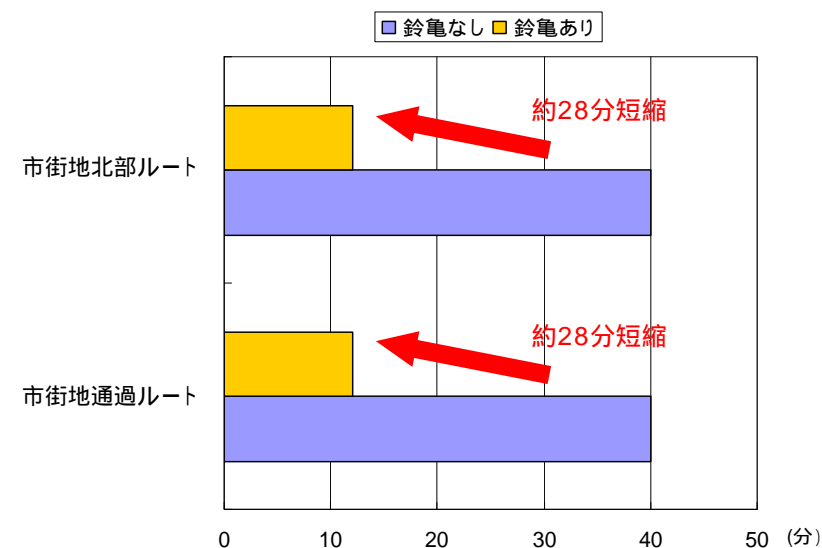


2 - 1 ルート帯案の整備効果 《産業支援関連》

- 現在、鈴鹿市の南部に位置する御園工業団地は、東名阪自動車道まで約40分要し、高速道路ICアクセスに課題を抱えている。
- 鈴鹿亀山道路の整備により、北勢バイパスと一体的に利用することにより、連続的な高速サービスを楽しむことができ、高速道路までの大幅な時間短縮が期待できる。



御園工業団地から高速道路ICアクセス時間

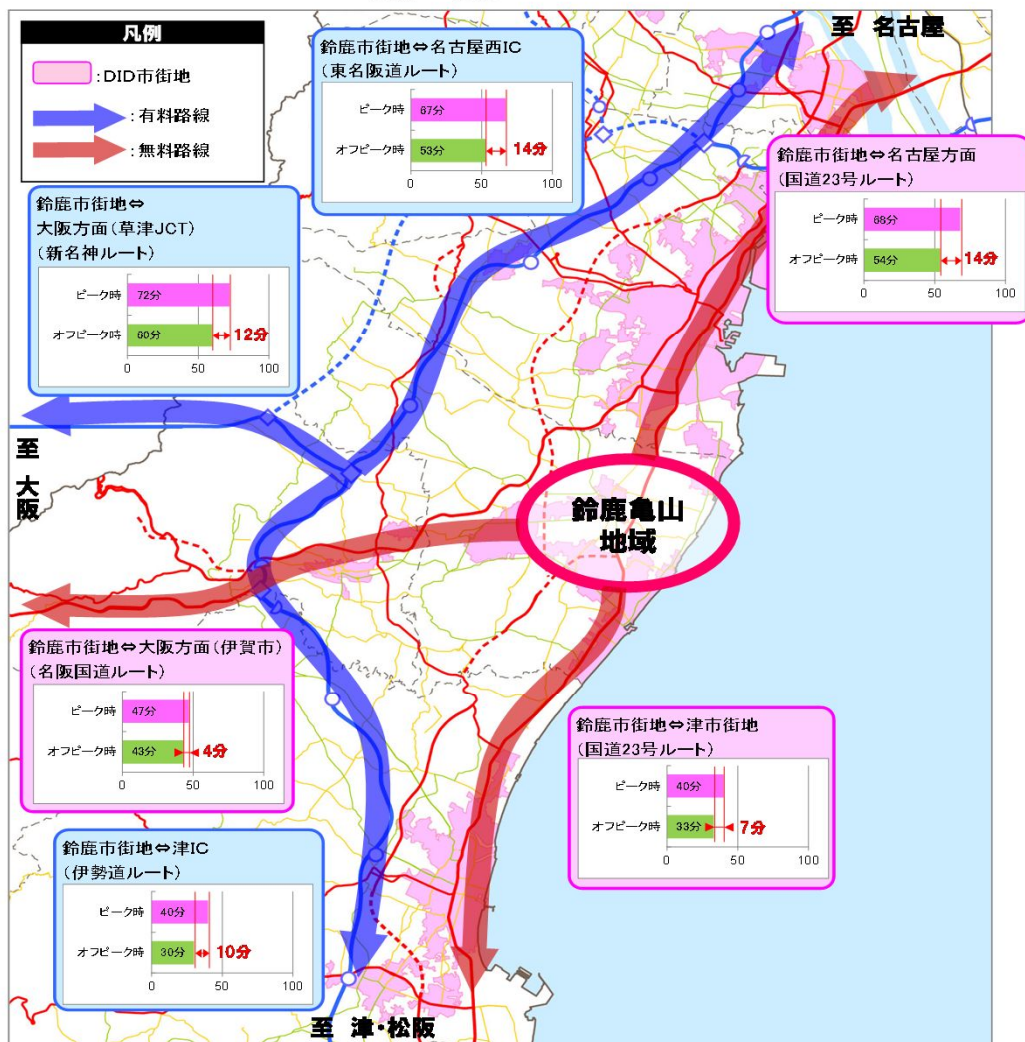


現況(鈴亀なし)は国道1号を經由し亀山ICを利用するルート
 鈴亀整備後は北勢バイパスを經由し亀山JCTへ至るルート

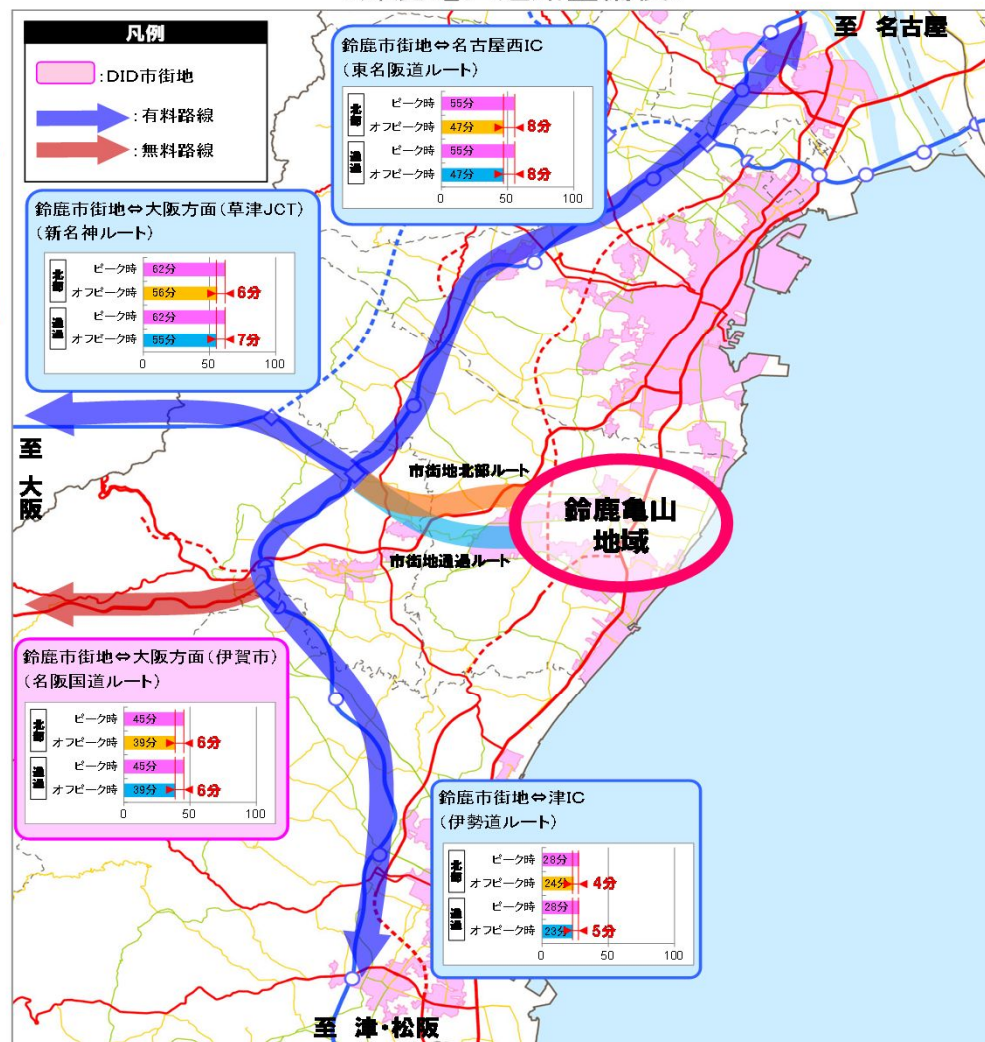
2 - 2 ルート帯案の整備効果 《広域ネットワーク関連》

- 鈴鹿亀山地域との広域的なネットワークは、各方面に多くの所要時間を要しており、また、東名阪道や国道23号は定時性が確保できていないという課題も有している。
- 鈴鹿亀山道路整備により、広域幹線道路ネットワークが強化され、当該地域から各方面への所要時間が削減され、定時性の課題解消も期待される。

鈴鹿亀山地域からの広域幹線道路ネットワーク
〈現 況〉



〈鈴鹿亀山道路整備後〉



H22道路交通センサスにおける混雑時・非混雑時旅行速度より算出 (鈴鹿亀山道路区間は交通量推計 (県作業値) の最終配分速度を混雑時、平均速度を非混雑時として算出)

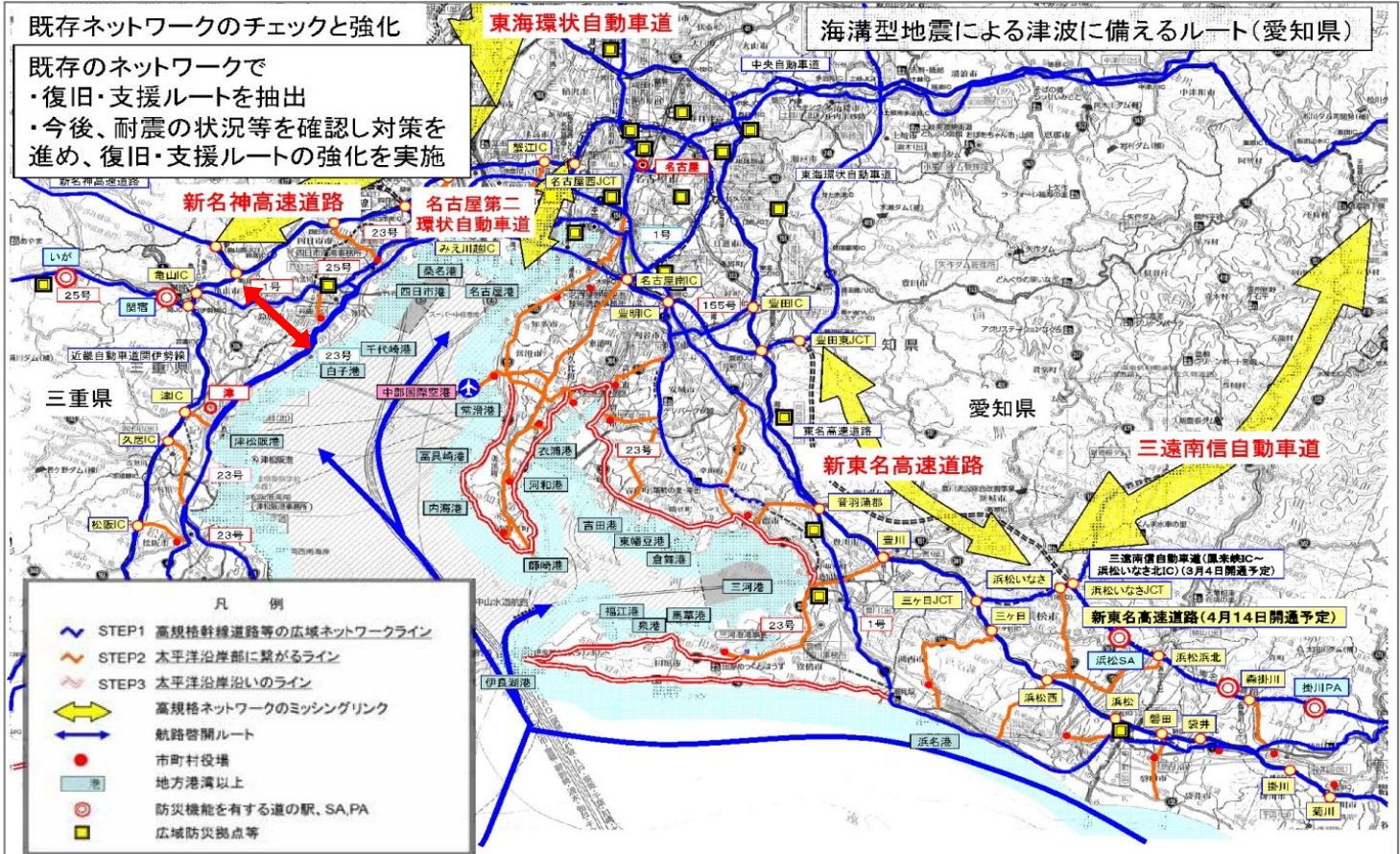
2 - 3 ルート帯案の整備効果 《防災関連》

- 当該地域においては、地域の産業や生活を支える国道23号で、大規模災害時(南海トラフ)において、津波による浸水並びに遮断の影響を受けることが想定される。
- 鈴鹿亀山道路には、耐災性を備えた災害に強い道路であるとともに、道路啓開においては「くしの歯作戦(中部版)」のSTEP1～STEP2の位置づけを担い、災害復旧を支える路線としての機能が期待される。

津波浸水域



中部版くしの歯作戦 中部地方幹線道路協議会資料より



2 - 3 ルート帯案の整備効果 《防災関連》

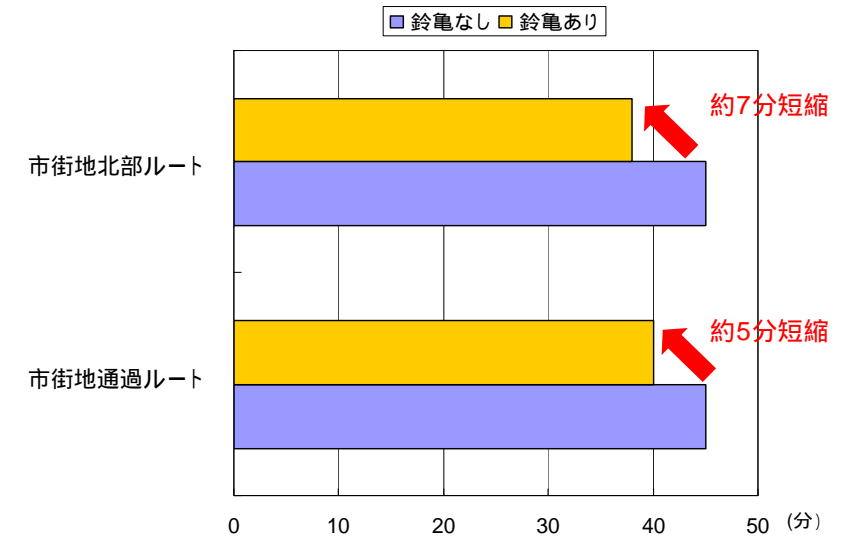
- 当該地域には、2箇所(鈴鹿市、伊賀市)の防災拠点があり、鈴鹿亀山道路の整備により、この拠点間の所要時間が約5～7分短縮される。

< 三重県広域防災拠点(伊賀拠点)の特性 >

- 東海・東南海・南海地震による被害が少なく、他地域の支援拠点となる。
- 地理的に県西部に位置し、関西地域と接していることから、東海・東南海・南海地震時県外(特に被害の少ない奈良、滋賀方面)からの支援の受け入れ窓口として機能。
- 災害時には県内外の緊急輸送道路の大動脈として機能しうる名阪国道へのアクセス良。
- 大規模災害発生時に伊賀地域の他、北勢地域、中勢地域等がカバーエリア。(中勢拠点と連携して北勢・中勢地域を援助)



防災拠点への所要時間



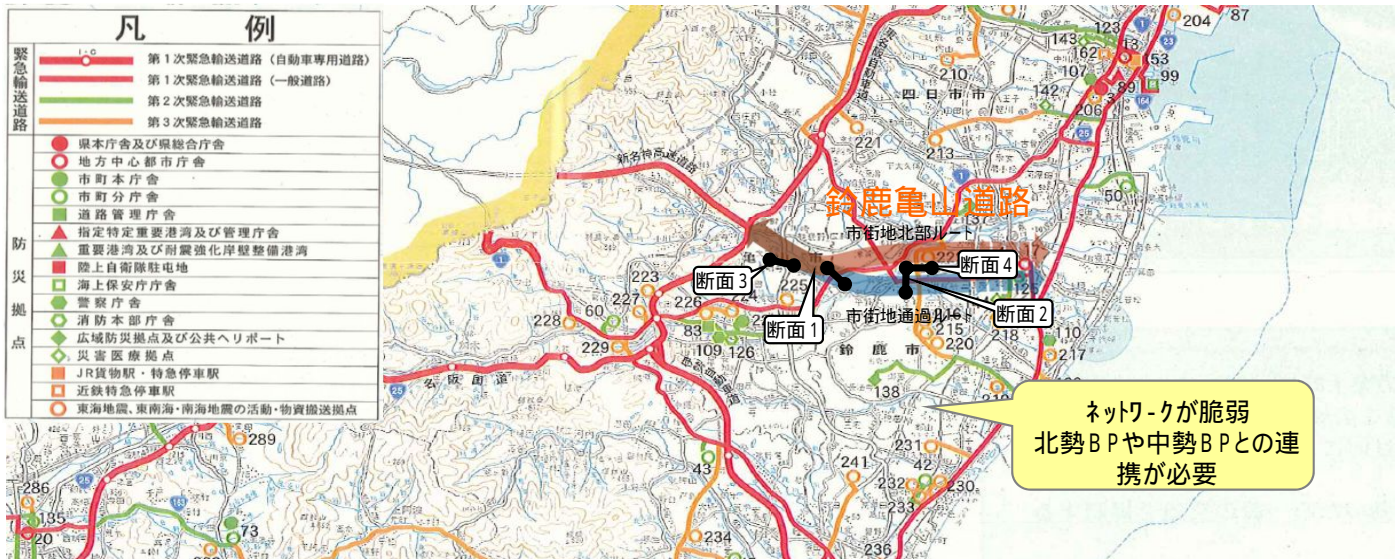
[所要時間算出条件]

現況：民間プロ-フテ-タ(期間H23年1月～12月の平日
時間帯別旅行速度)からビ-ク時旅行時間を算出
整備後：鈴鹿亀山道路については80km/h、その他は民間
プロ-フテ-タの速度から旅行時間を算出

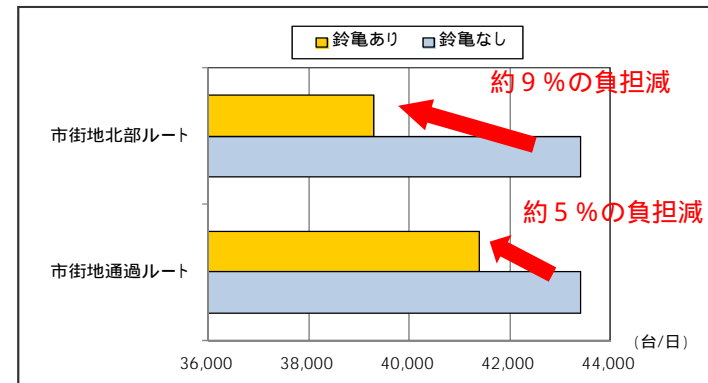
2 - 4 ルート帯案の整備効果 《周辺道路の交通量》

■ 鈴鹿亀山道路の整備により、国道1号の負荷軽減の大きな効果が期待される。

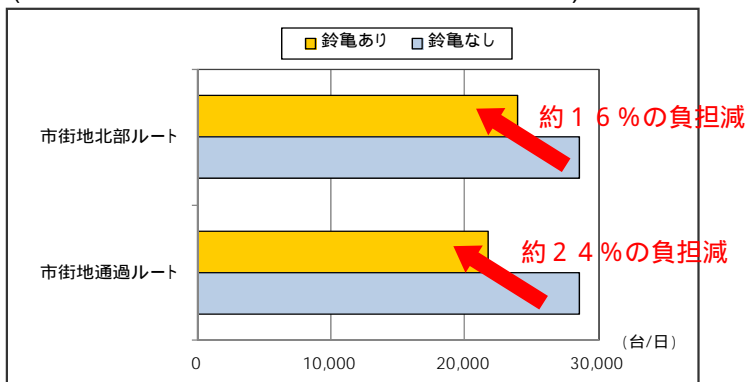
[三重県の緊急輸送道路網]



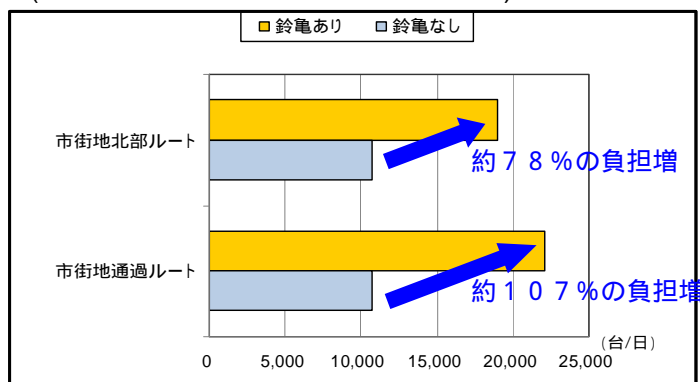
国道1号の交通負荷軽減効果
(断面1：汲川原町～中富田町交差点)



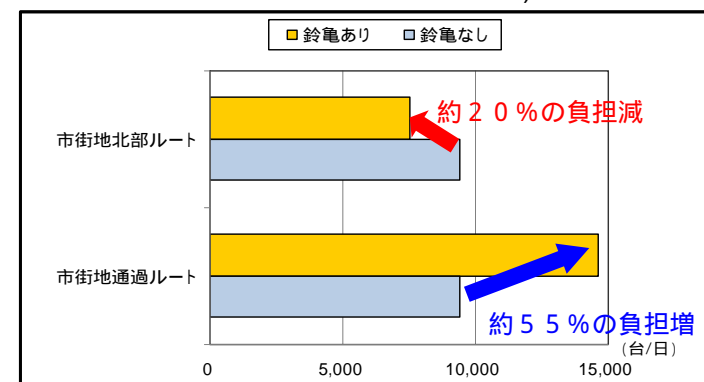
鈴鹿中央線の交通負荷軽減効果 (交通量推計結果より)
(断面2：共進1丁目～汲川原橋南詰交差点)



国道306号の交通負荷変化 (交通量推計結果より)
(断面3：長明寺～八島橋東詰交差点)



三行庄野線の交通負荷軽減効果 (交通量推計結果より)
(断面4：共進1丁目～鈴鹿高校東交差点)



H17センサスに基づく交通量分配(県作業値)
事業評価時に詳細検討

2 - 5 ルート帯案の影響 《生活・自然環境等への影響》

- 道路整備を行う場合に最も気をつけることが重要であると住民が考えている大気質、騒音および超低周波音などについては、ルート1の方がルート2よりも影響を与える可能性が小さいと評価する。
- 植物についてはルート1に、動物や重要な史跡などについてはルート1とルート2のルート帯に含まれ、環境に影響を与える可能性があるとして評価する。ルートを決めた場合には、双方とも道路をかけないように計画し、または、より詳細な環境保全措置等の配慮をします。影響の回避又は低減が図られるものと評価する。
- 各環境要素について、回避が困難又は、必ずしも十分に低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査、予測、評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する。

(2) 選定された環境要素への影響の程度

環境要素	ルート1(市街地北部ルート)	ルート2(市街地通過ルート)
大気質	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を概ね回避するものと予測します。大気質に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を通過するものと予測します。大気質に影響を与える可能性があるとして評価します。
騒音及び超低周波音	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を概ね回避するものと予測します。騒音及び超低周波音により影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を通過するものと予測します。騒音及び超低周波音により影響を与える可能性があるとして評価します。
動物	・本ルートは、天然記念物や重要な動物の生息地のうち、安楽川や鈴鹿川を通過するものと予測します。動物に影響を与える可能性があるとして評価します。	・本ルートは、天然記念物や重要な動物の生息地のうち、安楽川や鈴鹿川を通過するものと予測します。動物に影響を与える可能性があるとして評価します。
植物	・本ルートは、名勝、重要な植物群落を概ね回避するものの、天然記念物を通過するものと予測します。植物に影響を与える可能性があるとして評価します。	・本ルートは、名勝、天然記念物や重要な植物群落を概ね回避するものと予測します。植物に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。
生態系	・本ルートは、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避するものと予測します。生態系に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。	・本ルートは、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避するものと予測します。生態系に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。
重要な史跡	・本ルートは、重要な史跡がルート帯に含まれるものと予測します。重要な史跡に影響を与える可能性があるとして評価します。	・本ルートは、重要な史跡がルート帯に含まれるものと予測します。重要な史跡に影響を与える可能性があるとして評価します。

2 - 5 ルート帯案の影響 《生活・自然環境等への影響》

(3) 一般の環境の保全の見地からの意見と事業者の見解【1】

環境要素	住民からの意見	事業者の見解(案)
大気質、騒音及び超低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音・排気ガス対策を行ってほしい。 ・生活環境に配慮してほしい。 ・大気汚染や騒音は最大限、防止措置を講じてほしい。 ・郊外の住宅団地にも考慮してほしい。 	<p>本事業の目的や道路が果たすべき機能を勘案しながら、大気質や騒音等の生活環境に実施可能な範囲で影響が生じないように配慮して、道路計画の検討を進めてまいります。</p> <p>また、道路の概略的な位置を決定する段階で、実施可能な範囲で住宅団地や既存の集落等の位置に配慮して、検討を進めてまいります。</p>
動物、植物、生態系	<ul style="list-style-type: none"> ・金生水の貴重な水生植物への影響は100%ないように願います。 ・自然環境は残して欲しい。人間のエゴでの道路づくりはやめてほしい。 ・開発する上で動植物をきちんと守って欲しいです。 ・希少な植物群を破壊しないようにして欲しい。 ・自然環境の保全は欠かせない。 ・環境の保全の見地から金生水沼沢植物群落を保全してほしい。 ・鈴鹿川の環境保全を協力していただけたらと思います。(いろんな生き物が生息していますので) ・川の周辺は狐や蛍の生息(確認済)、藤袴やナデシコ等の自生(未確認)があるらしいので、調査をおこない、生態への影響を可能な限り最小限に留めて欲しい。 ・動植物への影響をなるべく少なくして欲しい ・環境面で山中に住む動物達への影響を今以上に考える必要がある。 ・自然を保全しながらの道路整備を実現してほしい 	<p>金生水沼沢植物群落(国指定)等の天然記念物についてはできる限り影響しないよう配慮して、道路計画の検討を進めてまいります。</p> <p>道路の概略的な位置を決定する段階で、現地調査を行い、重要な種の分布を把握し、実施可能な範囲で道路計画に反映します。</p>
重要な史跡	<ul style="list-style-type: none"> ・能褒野台地の田園風景と史跡 ・日本武尊神話の地、能褒野地区は、現況以上に大切に扱ってほしい。 ・能褒野神社は残してほしい。 ・重要な史跡の範囲として、国府地区が大きく示されているが、広瀬地区(伊勢国府跡周辺)の方が存在することが周知の史跡である。現在の史跡指定範囲のみならず、将来的な指定候補地・景観の保全を蔑ろにするべきではない。 ・伊勢国司跡などの史跡の保護に万全を期するとともに、予定されるルート上の史跡調査を詳細に行ってほしい。 ・神戸城跡は残してください。 ・重要な史跡を守って欲しい。 ・重要な史跡は大事なものであるから避けてほしい。 ・貴重な史跡は残してほしい。 	<p>能褒野王塚古墳、伊勢国府跡等の重要な史跡についてはできる限り改変しないように努めるとともに、今後関係機関と十分に協議・調整を行います。</p>

(3) 一般の環境の保全の見地からの意見と事業者の見解【2】

環境要素	住民からの意見	事業者の見解(案)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・森林伐採は避けて欲しいです ・今あるものを利用して、自然は残して欲しい。 ・子供たちが楽しみ学べる自然環境を残して欲しいです。 など、自然環境の保全に関する意見 計6件 ・自然との調和のとれた道路計画に関する意見1件 ・能褒野台地の田園風景に関する意見1件 ・茶畑の保全に関する意見1件 ・道路周辺の景観に関する意見2件 ・道路周辺の景観や(人だけでなく動物を含めた)交通安全への注力に関する意見1件 ・健康被害など市民生活を第一に考えた道路計画に関する意見1件 ・公共交通機関の整備や地球温暖化防止のために車を減少させる方策の推進に関する意見2件 	<p>道路の概略的な位置を決定する段階で現地調査等を行い、実施可能な範囲で道路計画に反映します。</p>

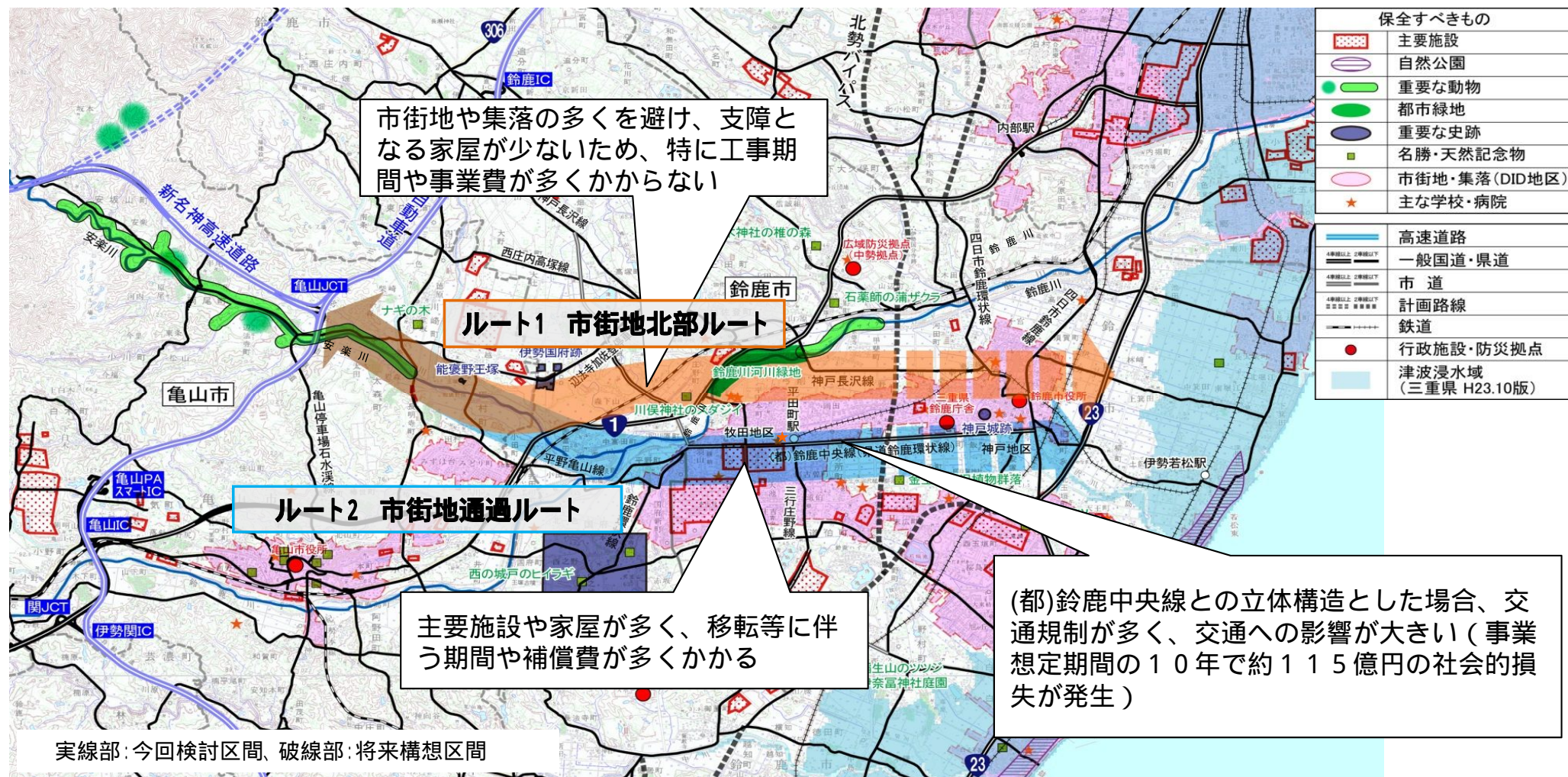
(4) 関係機関からの意見と事業者の見解

三重県教育委員会、鈴鹿市環境部・文化振興部(考古博物館)、亀山市まちなみ文化財室、亀山市教育委員会等からの意見

環境要素	関係機関からの意見	事業者の見解(案)
動物	<ul style="list-style-type: none"> ・ネコギギについては毎年生息調査を実施しており、安楽川で確認されているため十分な注意が必要。 	<p>ネコギギについては、道路の概略的な位置を決定する段階で、現地調査を行い、分布を把握した上で、実施可能な範囲で道路計画に反映します。</p>
重要な史跡	<ul style="list-style-type: none"> ・能褒野王塚古墳については宮内庁管理であり、重要度は非常に高い。 ・能褒野王塚古墳周辺にも小さな古墳もあり、十分な注意が必要。近接して建設する場合でも景観に影響がでると考えられる。 ・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事を望む。 ・伊勢国府跡推定地については、推定地の中心部分付近で重要な遺跡が発掘される可能性があるため、道路をかけない事を望む。 ・景観にも配慮する必要がある、遺跡の発掘状況によっては工法変更などを求める場合がある。 ・鈴鹿市では古墳や古墳群として残されている文化財が少ないことから、道路線形の検討にあたっては十分な配慮を願う。 	<p>能褒野王塚古墳、伊勢国府跡等の重要な史跡についてはできる限り改変しないように努めるとともに、今後関係機関と十分に協議・調整を行います。</p>

2 - 6 ルート帯案の影響 《工事期間中の交通への影響、建設期間、事業費》

- 市街地北部ルート帯は交通規制が少なく、交通への影響は小さいが、市街地通過ルート帯では交通規制が多く、周辺への交通への影響が大きい。
- 市街地北部ルート帯は市街地や集落の多くを避け、支障となる家屋が少ないため、建設期間が特に長期となる恐れが少ないが、市街地通過ルート帯は支障となる家屋が多く、建設期間が長期となることが予想される。



2 - 7 ルート帯案の比較評価

評価項目		現況	案 市街地北部ルート	案 市街地通過ルート	
地域の現状や課題、政策目標に応じた項目設定			生活環境の保全を重視し、既存の道路等と連携して経済的に課題解消を図る案	市街地と直接連絡して当該道路で課題解消を図る案	
道路規格	-		設計速度: 80 ~ 100km/h 自動車専用道路		
区間延長	-		約10 km	約10 km	
道路整備による効果・改善される点	産業支援関連	亀山JCT 1~神戸地区(鈴鹿市役所)の所要時間 亀山JCT~牧田地区(ホンダ鈴鹿製作所)の所要時間 亀山JCT~御園工業団地の所要時間 15分インターアクセス面積率(企業誘致等の可能性) 新たな開発余地の可能性	約29分 約20分 約40分 約43% -	約16分 (約13分短縮) 約13分 (約7分短縮) 約12分 (約28分短縮) 複数ルートの確保 北・中勢バイパス経由、汲川原橋徳田線経由 約49% (約6%の拡大) 新たな開発余地の可能性大(約100ha)	約15分 (約14分短縮) 約10分 (約10分短縮) 約12分 (約28分短縮) 複数ルートの確保 北・中勢バイパス経由、汲川原橋徳田線経由 約47% (約4%の拡大) 新たな開発余地の可能性小(約60ha)
	広域ネットワーク関連	鈴鹿市街地~名古屋(名古屋西IC) ピーク時の所要時間 〓 時間帯差 オフピーク時所要時間 鈴鹿市街地~大阪方面(草津JCT) ピーク時の所要時間 〓 時間帯差 オフピーク時所要時間	約67分 〓 約14分 約53分 約72分 〓 約12分 約60分	約55分 〓 約8分 約47分 約62分 〓 約6分 約56分	約55分 〓 約8分 約47分 約62分 〓 約7分 約55分
	防災関連	塩浜街道周辺(津波浸水区域)へのアクセス性 亀山JCT~広域防災拠点(中勢)の所要時間 広域防災拠点(中勢)~県庁の所要時間 広域防災拠点(中勢)~広域防災拠点(伊賀)の所要時間	沿岸部へのアクセスルート(強固な東西軸)が存在しない 約26分 約43分 約45分	アクセス性が向上(国道23号、市道を介して連絡) 約15分 (約11分短縮) 約32分 (約11分短縮) 約38分 (約7分短縮)	アクセス性が向上(国道23号、市道を介して連絡) 約17分 (約9分短縮) 約34分 (約9分短縮) 約40分 (約5分短縮)
	周辺道路の交通量	(都)鈴鹿中央線(県道鈴鹿環状線)の交通量削減効果 国道1号の交通量削減効果 国道306号の交通量削減効果 (一)三行庄野線の交通量削減効果		約16%削減 約9%削減 約78%増加 約20%削減	約24%削減 約5%削減 約107%増加 約55%増加
	生活環境への影響	(大気質)市街地・集落(DID地区 ²) (騒音・超低周波音)市街地・集落(DID地区) (重要な史跡)重要な史跡		概ね回避するものと予測、影響の可能性小 概ね回避するものと予測、影響の可能性小 通過するものと予測、影響の可能性あり	通過するものと予測、影響の可能性あり 通過するものと予測、影響の可能性あり 通過するものと予測、影響の可能性あり
自然環境等への影響	(動物)安楽川や鈴鹿川 (植物)天然記念物 (生態系)保存上重要な自然環境		通過するものと予測、影響の可能性あり 通過するものと予測、影響の可能性あり 概ね回避するものと予測、影響の可能性小	通過するものと予測、影響の可能性あり 概ね回避するものと予測、影響の可能性小 概ね回避するものと予測、影響の可能性小	
工事期間中の交通への影響	工事期間中における周辺交通への影響とそれに伴う社会的損失		想定される工事箇所は現在の渋滞箇所を概ね回避しており、交通規制が少なく、交通への影響は小さい。また、支障となる事業所や家屋が少なく、社会的損失が小さい。	(都)鈴鹿中央線(県道鈴鹿環状線)との立体構造とした場合は、交通規制が多く、交通への影響が大きい。(工事想定期間中の10年間で約115億円の社会的損失が発生)同様に、(都)鈴鹿中央線より南の市道付近とした場合も影響のある大規模な工場等が多いため、社会的損失が大きい。	
その他	建設期間 供用までの期間(用地補償、工事期間)		市街地や集落の多くを避け、支障となる家屋が少ないため、建設期間が特に長期となる恐れが少ない。	支障となる事業所や家屋が多く、建設期間が長期となることが予想される。	
事業費	工事費、用地補償費(周辺整備費は含まない)		約540億円	約790億円	

改善・満足している 改善・満足しているが他に比べてやや劣る 他に比べて劣る

[算出条件] <産業支援関連、防災関連> 現況: 民間プロブレタのピーク時旅行時間 / 整備後: 鈴鹿亀山道路は80km/h、その他は民間プロブレタ <広域ネットワーク関連> H22道路交通センサスより算出(鈴鹿亀山道路区間は交通量推計(県作業値)の最終配分速度を混雑時、平均速度を非混雑時) <周辺主要道路の交通量> H17センサスに基づく交通量配分(県作業値) <工事期間中の交通への影響> 建設期間中の通行規制(鈴鹿中央線: 2車線規制、10年間を想定)により算出 <事業費> 国土交通省地方整備局の「高規格道路調査とりまとめ要綱」に準じて算出。単価は工事費概算単価表を採用。用地費は平成18年度業務の単価を採用。

1 JCT: ジャンクション 2 DID: 人口集中地区。国勢調査の基本単位区を基礎単位とし、市区町村の境域内で人口密度の高い地域。