

**概略計画案の選定
対応方針案の策定
(素案)**

平成26年3月10日

三重県

1.対応方針案の策定

※概略計画案の選定、選定した概略計画案を実施するにあたっての
配慮・留意事項を併せて『対応方針案』として策定する。

1-1 概略計画案の選定

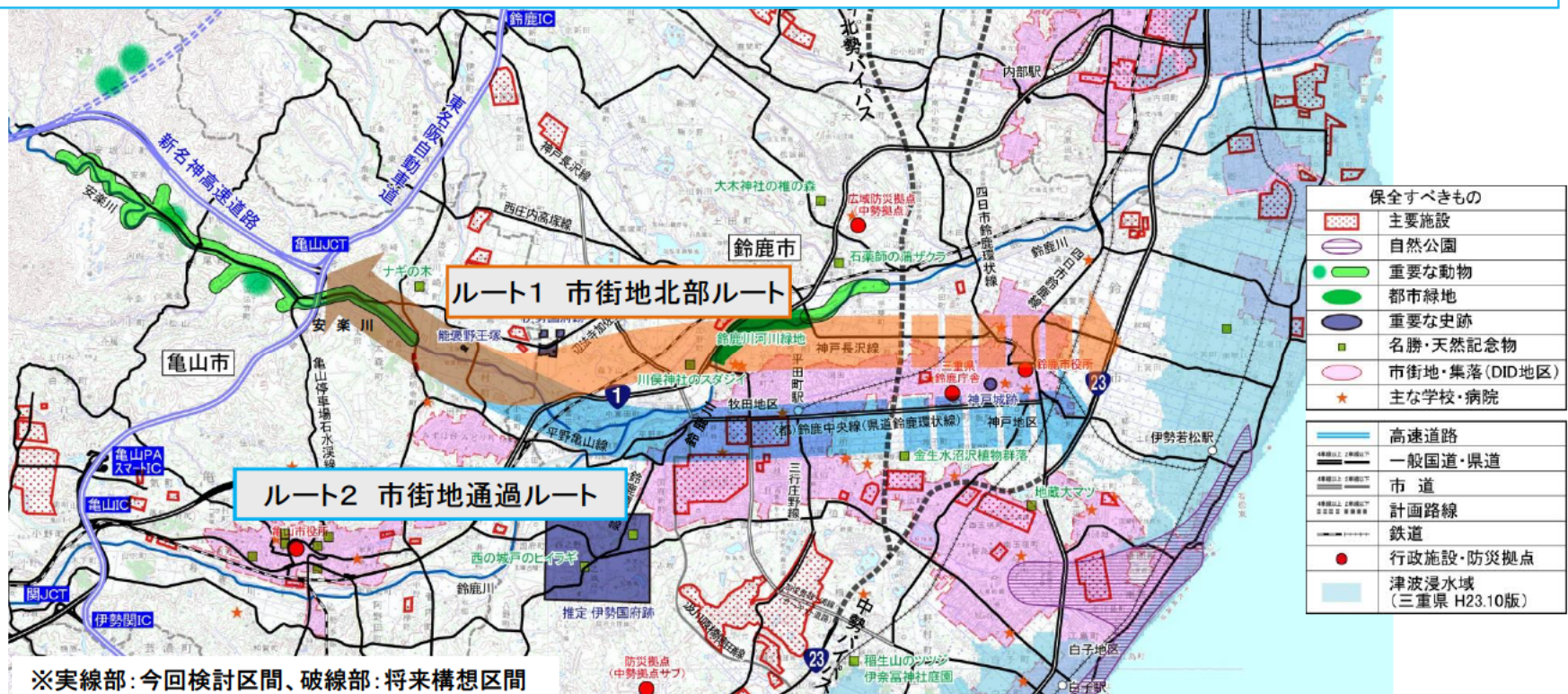
(1) 複数の概略計画案

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

【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



1-1 概略計画案の選定

評価項目		現況	案① 市街地北部ルート	案② 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10km	約10km	
道路整備による効果・改善される点	産業支援関連	①亀山JCT※1~神戸地区(鈴鹿市役所)の所要時間 ②亀山JCT~牧田地区(ホンダ鈴鹿製作所)の所要時間 ③亀山JCT~御園工業団地の所要時間 ④15分インターアクセス面積率(企業誘致等の可能性) ⑤新たな開発余地の可能性	①約29分 ②約20分 ③約40分 ④約43% ⑤—	①約16分(約13分短縮) ②約13分(約7分短縮) ③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 ④約49%(約6%の拡大) ⑤新たな開発余地の可能性大(約100ha)	①約15分(約14分短縮) ②約10分(約10分短縮) ③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 ④約47%(約4%の拡大) ⑤新たな開発余地の可能性小(約60ha)
	広域ネットワーク関連	①鈴鹿市街地~名古屋(名古屋西IC)ピーク時の所要時間 〇 時間帯差 オフピーク時所要時間 ②鈴鹿市街地~大阪方面(草津JCT)ピーク時の所要時間 〇 時間帯差 オフピーク時所要時間	①約67分 〇 約14分 約53分 ②約72分 〇 約12分 約60分	①約55分 〇 約8分 約47分 ②約62分 〇 約6分 約56分	①約55分 〇 約8分 約47分 ②約62分 〇 約7分 約55分
	防災関連	①塩浜街道周辺(津波浸水区域)へのアクセス性 ②亀山JCT~広域防災拠点(中勢)の所要時間 ③広域防災拠点(中勢)~県庁の所要時間 ④広域防災拠点(中勢)~広域防災拠点(伊賀)の所要時間	①沿岸部へのアクセス(強固な東西軸)が存在しない ②約26分 ③約43分 ④約45分	①アクセス性が向上(国道23号、市道を介して連絡) ②約15分(約11分短縮) ③約32分(約11分短縮) ④約38分(約7分短縮)	①アクセス性が向上(国道23号、市道を介して連絡) ②約17分(約9分短縮) ③約34分(約9分短縮) ④約40分(約5分短縮)
	周辺道路の交通量	①(都)鈴鹿中央線(県道鈴鹿環状線)の交通量削減効果 ②国道1号の交通量削減効果 ③国道306号の交通量削減効果 ④(一)三行野線の交通量削減効果	—	①約16%削減 ②約9%削減 ③約78%増加 ④約20%削減	①約24%削減 ②約5%削減 ③約107%増加 ④約55%増加
	生活環境への影響	①[大気質]市街地・集落(DID地区※2) ②[騒音・超低周波音]市街地・集落(DID地区) ③[重要な史跡]重要な史跡	—	①概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ②概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ③通過するものと予測、影響の可能性あり	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②通過するものと予測、影響の可能性あり ③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	①[動物]安楽川や鈴鹿川 ②[植物]天然記念物 ③[生態系]保存上重要な自然環境	—	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②通過するものと予測、影響の可能性あり ③概ね回避するものと予測、影響の可能性小	①通過するものと予測、影響の可能性あり ②概ね回避するものと予測、影響の可能性小 ③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	—	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	—	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分配(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、市区町村の境界内で人口密度の高い地域。

1-1 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、定時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、沿岸部の人口・産業の集積地と内陸部の高速道路を結ぶ、災害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市街地北部ルートの基本として検討する

(理由)

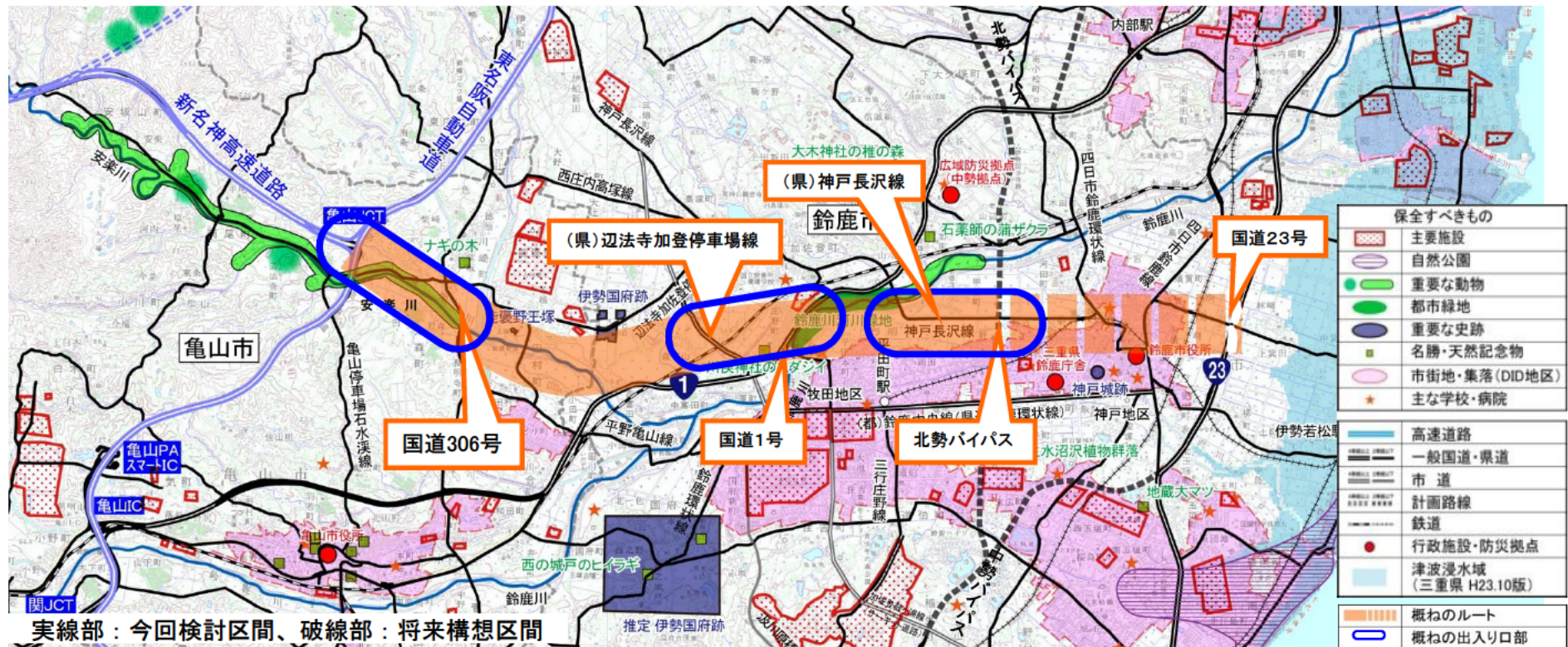
- ルート1市街地北部ルートは、ルート2市街地通過ルートに比べ、
 - ・全ての政策目標の達成が見込まれ、「1. 工業製品出荷額等日本一の産業を支える道路基盤の充実」「3. 災害時にも社会経済活動を持続し地域の持つポテンシャルを早期復元できる道路機能の強化」に特に優れている。
- アンケートやヒアリング、100人協議会等においても、産業を支え、災害時にも機能する道路の早期整備が必要という意見が多く、政策目標の達成が見込まれるとともに、コストが安く、整備効果の発現が早期に見込める点で特に優れている。
- 生活環境への影響については、市街地・集落等を概ね回避するものと予測される。

1-2 選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

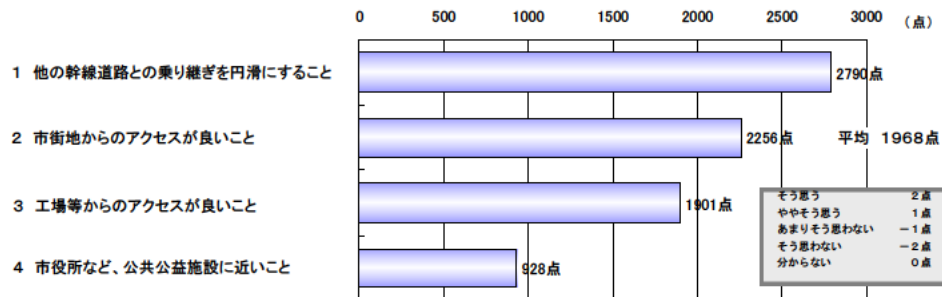
(1) インターチェンジの検討

【IC配置の考え方】

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



アンケート「IC設置に向けて配慮すべき事項」重要度が高いもの上位から点数付け



<参考>アンケート等での意見

- ・市街地からの接続が効果的になるよう配慮が必要
- ・306号にICができないと、亀山市民にとっては意味がない
- ・市街地とをつなぐICを増やしてほしい
- ・接続・合流点で渋滞するケースが多いので特に留意を
- ・主要な自動車工場から高速道路へスムーズに輸送できるようにすべき

1-2 選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将来は国道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渋滞対策等の整備効果をより多く発現するため、今後実施する具体の検討に際し、関係機関と連携して周辺道路と一体となった検討を別途進める。
- 自然環境や重要な史跡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に配慮し、道路計画の検討を進める。