

## 「(仮称)都市計画道路 鈴鹿亀山道路の都市計画の素案」に対する意見募集でいただいたご意見と県の考え方

- 対応区分 ①反映済 意見や提案内容がすでに反映されているもの。  
 ②反映する 最終案に意見や提案内容を反映させていただくもの。  
 ③参考にする 今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの。  
 ④反映または参考にさせていただくことが難しい。  
 ⑤その他 (①～④に該当しないもの)

| 事項         | 素案に対するご意見の概要  | 件数 | 対応区分 | ご意見に対する県の考え方   |
|------------|---|----|------|--|
| 1 事業の目的    | 亀山から鈴鹿中心部に入る道路はほとんど整備されていないため、本計画は基幹道路として救急、消防等としても必要とされ、かつ産業振興の面からも大変必要と思われる。  | 1  | ①    | 鈴鹿亀山道路は、三重県都市(区域)マスタープラン、鈴鹿市都市マスタープラン、亀山市都市マスタープランにも位置付けがあり、県としても重要な道路と考えています。<br>鈴鹿亀山道路を整備することにより高速道路へのアクセス性の向上という産業支援の効果、周辺の道路における安全性の向上、周辺の緊急病院への所要時間の短縮、防災機能の向上などの効果が期待されます。地元関係者の皆様にご協力を頂きながら早期供用に努めてまいります。 |
| 2 名称       | (仮称)鈴鹿亀山道路は、鈴鹿市の渋滞緩和を主たる目的とするべきですから、正式名称は、鈴鹿バイパス、ないしは、鈴鹿東西バイパスが良いでしょう。バイパスと名付けることによって、現在の道路から迂回して欲しいという願いと祈りをも込めていくべき。            | 1  | ④    | 鈴鹿亀山道路は新たな高規格道路ネットワークであり、起点の鈴鹿市と終点の亀山市を結ぶ道路であることから(仮称)鈴鹿亀山道路としています。  |
| 3 起終点      | 将来的には国道23号線まで延伸を予定することはあっても、亀山ジャンクションをこえて西側に高速道路でない都市計画道路を整備することはないため、起点を北勢バイパスに置くのではなく、亀山ジャンクションに置くべき。                           | 1  | ④    | 鈴鹿市内から高速道路へのアクセス性の向上を期待する道路であるため、起点を鈴鹿市内、終点を亀山ジャンクションとしています。   |
| 4 広域連携     | 鈴鹿亀山道路の東端をさらに東に伸ばすと伊勢湾を挟んで中部国際空港がある。東京湾アクアラインのように空港と直接または近接で繋ぐと回遊性が向上し、三重県への集客力が上がる。<br>物流にも寄与し、東名阪・新名神の混雑緩和に繋がる。将来に向けてぜひ検討してほしい。 | 1  | ③    | 構想段階での100人協議会では、県民の皆さんから国道23号までの延伸を望む多くの意見をいただき、ルートの延伸も含め、引き続き検討してまいります。   |
| 5 事業スケジュール | 中勢バイパスでさえ30年近くかかっており、この事業が完成するのはいつになるのか。地震との競争に勝てるのか疑問。   | 1  | ③    | 当該道路の事業化や完成年度は未定ですが、地元関係者の皆様にご協力を頂きながら早期供用に努めてまいります。   |
| 6 早期整備     | 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などという前に、まず普通の日常生活でさえも支えられていないことを心底理解してもらった上で、朝晩の通い方改革・帰り方改革として、何より最優先で、早期整備してください。               | 1  | ③    | 鈴鹿亀山道路は、三重県都市(区域)マスタープラン、鈴鹿市都市マスタープラン、亀山市都市マスタープランにも位置付けがあり、県としても重要な道路と考えています。地元関係者の皆様にご協力を頂きながら早期供用に努めてまいります。   |

|   | 事項             | 素案に対するご意見の概要   | 件数 | 対応区分 | ご意見に対する県の考え方   |
|---|----------------|--|----|------|--|
| 7 | 道路の設計条件        | 増設ではなく、既存道路の補修改修のほうが道に慣れており有効的に生活になじみ、安易に制限速度引き上げなどしなくても皆普通に速度超過であり速度引き上げには同意できない。   | 1  | ④    | 有識者委員会や県民の皆さんへの意見聴取の結果、鈴鹿亀山道路は「自動車専用道路」として位置付けました。<br>道路ネットワークとして、当該路線が新名神高速道路に直結することから、新名神高速道路へのアクセス時間短縮を図るために、高速性が求められます。<br>既存道路(一般道)と新設の鈴鹿亀山道路(自動車専用道路)の機能を分担することにより、既存道路から通過交通の大型車が減り、交通安全性が向上するなどの効果が期待されます。   |
| 8 | ルート(川崎下庄ICの位置) | 川崎下庄線IC付近のルートは、川崎町の民家から近く、騒音被害、景観の悪化が懸念され、日照被害も予想されるため、安楽川堤防を活用、又は堤防沿いのルートとすることが適当。<br>川崎下庄線ICの位置は、耕地整理した優良農地が南北に分断され、南に取り残された農地の荒廃を招く。農地工区の南端区域を活用し、地域の一体性を尊重すべきである。<br>川崎下庄線ICは、306号直結のICとはならず、また、川崎下庄線と現306号との交差点を別に設けるためにはICと交差点間の距離が取れないと思われる。よって、ICを南東方向に移動し、ランプを設けることにより現306号及び川崎バイパスのいずれとも平面で接続できる構造が望ましい。 | 1  | ③    | 亀山JCTからまっすぐ安楽川沿いのルートにすると、八島川との交差角が鋭角となり、治水上問題があるため現在のルートとしています。<br>国道306号は鈴鹿亀山道路との交差角が鋭角となるため、直接ICランプを接続すると交差点が大きくなり、交通安全上、好ましくありません。また、IC交差点と現306号交差点の間隔は、車が滞留できる必要な間隔を有しています。<br>また、大気質、騒音、振動などの生活環境への影響や、動植物など自然環境への影響については、環境影響評価法に基づき手続きを実施しています。今後、都市計画案の縦覧と合わせて環境影響評価準備書を縦覧し、準備書についての住民説明会を実施します。 |

|   | 事項              | 素案に対するご意見の概要   | 件数 | 対応区分 | ご意見に対する県の考え方  |
|---|-----------------|--|----|------|---|
| 9 | ルート(鈴鹿中央IC前後区間) | <p>鈴鹿中央線ICと伊勢国府跡間で病院と住宅地との間を通るルートに反対し、ルート変更を求める意見<br/>(ルート変更に対する主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート変更(8名)</li> <li>・反対(2名)</li> <li>・国道1号に沿って計画して欲しい</li> <li>・民家近くを通らないルートへ変更(2件)</li> <li>・住民に被害のないように(2件)</li> <li>・住宅に極めて近接しており、排気ガス、騒音・振動など住民や住宅への多大な悪影響が考えられる。蛍が生息しており局所的に絶滅、減少するなど生態系にも悪影響を及ぼす懸念がある。毎年、この蛍の観賞を楽しみにしているご家族もあり、このような細やかな幸せが失われる悲しみなど間接的な影響もある。</li> <li>・鈴鹿亀山道路10.5kmの範囲内には、これ程住居に接近している地域はなく、この地域の住民の生活をないがしろにしている。道路が出来ることにより生活環境、自然環境が激変し、住民に多大な被害が及ぶ事は明白でありこのルートは決して許されるものでない。断固反対する。</li> <li>・道路ができると、365日、24時間中毎日、毎日車の騒音、振動、排気ガス、挨の被害に苦しめられることは明らかです。しかも、設計速度が80km/hということは高速道路だということで、その被害は国道1号線の比ではなく、地元住民の最低限の生活する権利を無視していると思えません。住居の無い所にルートの変更を強く要望する。</li> <li>・緑豊かな山や森を壊し、ホタルの生息する芥川も分断しています。毎年楽しみにし、そして見てきたホタルもこの道路ができることにより、自然環境が大きく変わり、見るができなくなります。私達に何の利益もなく更なる犠牲のみを強いるこの鈴鹿亀山道路のルートには絶対反対します。</li> <li>・希少動物をすべて絶滅させるのでルートの変更を考えて頂きたい。西富田町から関西線を横切り、国道一号線寄り、汲川原、庄野町で中央バイパスにつけ、コンクリートの横を通るルート変更を望む。</li> </ul> <p>鈴鹿亀山道路の必要性に疑問が湧く。災害のリスクを抱える地元への事前の知らせもなく相談もなく「安全・安心」を台無しにする現ルートは、反対であり、他のルートへの変更を願う。</p> <p>鈴鹿亀山道路の撤廃、ルート帯の設定範囲の変更を強く望みます。西富田町から国道1号線北よりから汲川原町、庄野町の山よりのルートで中央バイパスにつなげ、コンクリート工場に至るルートに変更して下さい。地区住民の土地もあり、住民同士のいさかいの火種となり、これから国、県、市が目指す「地域づくり」に多大なる悪影響がすでに生まれている。いさかいの起こらない公平なルートの変更をして頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川改修をする予算が無いのに道路を建設する予算はあるのか。地元が危険であるといっている地域を通過するルートの変更を要望する。</li> <li>・鈴鹿道路のせいで、24時間毎日、毎日、車の排気ガス、騒音、振動等に苦しめられる住民の生活はどうなるのか。鈴鹿道路に起因するストレス、病気になる可能性は決して低くない。ルート変更を強く要望します。</li> </ul> | 23 | ③    | <p>現行ルート案は、国により史跡に指定されている伊勢国府跡を避けること、鈴鹿川の治水安全性を確保するために鈴鹿川に直交させること、自動車が安全に通行できる道路線形(カーブが急でない)であること等を考慮のもと、沿線集落等に対し、影響が少なくなるように配慮したルート案であり、最適であると考えています。</p> <p>また、大気質、騒音、振動などの生活環境への影響や、動植物など自然環境への影響については、環境影響評価法に基づき手続きを実施しています。今後、都市計画案の縦覧と合わせて環境影響評価準備書を縦覧し、準備書についての住民説明会を実施します。</p> |

|    | 事項               | 素案に対するご意見の概要  | 件数 | 対応区分 | ご意見に対する県の考え方   |
|----|------------------|---|----|------|--|
| 10 | ルート(鈴鹿川右岸)       | 「加佐登鼓ヶ浦線IC」から「北勢バイパス取付部」間のルートは、防災上の観点や、生産緑地面積を減らさないために、鈴鹿川の土手を嵩上げ・拡幅して活用したり、神戸長沢線に高架で重ねる等してほしい。   | 1  | ③    | 鈴鹿川右岸側のルートについては、住居地域を避け、なるべく生産緑地を減らさないように、ルートを六郷川沿いに設置しています。   |
| 11 | アクセス道路(川崎下庄IC)   | 川崎下庄ICから能褒野地区工場へのアクセスはどのように考えているのか。鈴鹿亀山道路沿いに国道306号と県道639号線との連結道路を整備すべきである。<br>川崎下庄線の起点を県道638号線付近まで延伸すべきである。<br>交通量の増大が予想されることから、川崎下庄ICへのアクセス道路となる国道306号を歩道付の片側2車線へ拡幅を行うべきである。 | 1  | ③    | 川崎下庄ICへのアクセス道路については、周辺の道路利用状況などを確認し検討を行います。  |
| 12 | アクセス道路(国道1号)     | 国道1号と直角になるようなルートであるのに、国道1号と接続しないのは不便。災害時の緊急車両用だけでも確保はしておくべきです。  | 1  | ④    | 鈴鹿亀山道路と国道1号については接続しません。<br>国道1号は、元々、交通が混雑しており、接続するとそれを悪化させる恐れがあります。<br>また、国道1号と鈴鹿川が隣接しており、土地利用状況や河川への影響を考慮すると国道1号インターチェンジの設置は困難です。 |
| 13 | アクセス道路(加佐登鼓ヶ浦IC) | 共進一丁目交差点が混雑する惨状をなんとか改善するために、加佐登鼓ヶ浦ICの北部を延伸して欲しい。  | 1  | ④    | 加佐登鼓ヶ浦ICの北部を延伸する予定はありません。  |
| 14 | JCT接続箇所の渋滞対策     | JCTに接続する箇所は東名阪方面への交通集中による渋滞が心配であるため、高速道路側の車線拡張なども視野に入れた対応をして欲しい。  | 1  | ①    | 新名神高速道路の供用や北勢バイパス、中勢バイパスなどの整備による交通分散などを考慮して交通量を予測し、適切な車線数で計画しています。   |
| 15 | 周辺の渋滞対策          | 国道1号亀山バイパスの新栄町交差点で南進の車が渋滞し、みずきが丘入口交差点付近まで渋滞している。鈴鹿亀山道路が開通することにより車の増加が予想されるが、この渋滞対策はどうに行われるのか。   | 1  | ③    | 渋滞の程度に応じて個別に対策を検討します。  |

| 事項 | 素案に対するご意見の概要 | 件数 | 対応区分 | ご意見に対する県の考え方   |
|----|--------------|----|------|--|
| 16 | 河川への影響(芥川)   | 7  | ③    | 芥川などの河川整備を含め周辺の治水対策については、鈴鹿亀山道路の道路計画が都市計画決定され、詳細な構造を決めていく中で検討を進めます。水質への影響は詳細な構造検討を進める段階で水文調査を行い確認します。              |
| 17 | 河川への影響(鈴鹿川)  | 1  | ③    | ルートの設定に際しては、鈴鹿川の治水安全性を確保するために鈴鹿川に直交させています。事業の実施に際しては河川管理者と調整を行い、鈴鹿川への影響を極力少なくするように配慮します。                           |
| 18 | 道路排水         | 2  | ③    | 排水処理計画や大雨時の浸水対策は、事業実施段階で地形測量や排水計画を踏まえた設計を行います。   |
| 19 | 騒音・振動対策      | 5  | ③    | 大気質、騒音、振動などの生活環境への影響や、動植物など自然環境への影響については、環境影響評価法に基づき手続きを実施しています。今後、都市計画案の縦覧と合わせて環境影響評価準備書を縦覧し、準備書についての住民説明会を実施します。 |
| 20 | 他事業          | 1  | ⑤    | 鈴鹿中央バイパスの延伸工事については、県道の神戸長沢線4車線化工事として、現在フラワーロードとの交差点改良やフラワーロードから鈴鹿インターチェンジ側の設計に着手しています。今後関係機関や地元関係者への説明等を進めていく予定です。 |
| 21 | 生活道路の機能復旧    | 4  | ③    | 事業実施時に、沿道住民の皆様に生活道路の使い方や優先順位を聞かせていただきながら、設計を行います。  |

|    | 事項       | 素案に対するご意見の概要   | 件数 | 対応区分 | ご意見に対する県の考え方   |
|----|----------|--|----|------|--|
| 22 | 工事の際の留意点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会長の要望を良く聞いて工事を進めること。</li> <li>・工事の際に砂塵の飛散が発生する可能性が高いため、対策をすること。</li> </ul> | 2  | ③    | 工事の実施に際しては、地元説明会を開催するなど地元と情報を共有しながら工事を進めます。  |
| 23 | 建設発生土    | 建設発生土は使用しないこと。   | 1  | ④    | 三重県建設副産物処理基準など工事実施時の基準に基づき実施します。現基準では、工事現場から50km以内の他の公共工事から搬出される建設発生土がある場合には工事目的に要求される品質等を考慮したうえで、経済性に拘わらず利用することとなっています。   |
| 24 | 整備効果     | 生活交通と産業交通の混在の解消は、交通安全性の向上等と一文字で一括りにすべきでない非常に多くの効果をもたらす。渋滞が発生する劣悪な生活道路を人々の生活のためにどうにかすることを主眼として下さい。                    | 1  | ③    | 鈴鹿亀山道路の整備により、生活道路の渋滞緩和や交通事故の減少につながるものと考えています。<br>例えば、鈴鹿中央道路では、沿線に商業施設が立地するとともに産業集積地であるために、生活交通と産業交通が混在し交通安全上の問題を有しています。鈴鹿亀山道路の整備により、産業交通が鈴鹿亀山道路へ転換し、交通安全性の向上が期待できます。 |