

主な質問項目と回答の要約

主な質問項目	回答内容（要約）
<p>鈴鹿亀山道路の事業化の時期はいつですか 今後の事業の年次計画を示してください。</p>	<p>今は、計画段階にあり、事業化や供用開始時期等の年次計画については、お示しできません。</p>
<p>北勢バイパスの事業化の時期はいつですか。</p>	<p>北勢バイパス（鈴鹿四日市道路）の事業化の時期は、現時点では申し上げることができません。</p>
<p>中勢バイパスを4車線にしなければならない理由は何ですか。</p>	<p>今は暫定2車線として全線つなげることを主に考えていますが、中勢バイパスは、将来計画としては完成4車線です。</p>
<p>ルート決定はどのように決めたのですか。</p>	<p>経済的なルートというだけではなく、社会面、経済面、環境面の三つの側面を総合的に考えております。 社会面では、その土地の風土や、地形、地質、改変してはいけない文化財もあります。 環境面では、貴重な野生動植物の保護にも留意した上で、このルートを設定しています。</p>
<p>軟弱地盤を通過するが、総合的にルートを考えるべきではないですか。</p>	<p>軟弱地盤の改良には、高額のコストがかかりますが、それも含めて、社会面、経済面、環境面を総合的に検討し、このルートが妥当と考えています。</p>
<p>今日聞いたルートは、これで決定なんですか。</p>	<p>まだ素案の段階ですので、決定とはなりません。県としては今これが最適なルートであると考えております。</p>
<p>国道23号までつなげるべきではないですか。</p>	<p>構想段階の100人協議会では、県民の皆さんから23号線までの延伸を望む多くの意見をいただきました。したがって、最終的には、23号までの延伸を考えたいと考えております。 しかし、一方で、100人協議会では、早期の実現を望む声も多くいただいており、鈴鹿四日市道路までの区間の早期実現を重視し、現在の計画区間を設定しています。</p>
<p>この地域には、西蟻古墳群等、埋蔵文化財が存在しますが、どのような対応を考えていますか。</p>	<p>埋蔵文化財包蔵地については、特に重要なものは回避するルートにしております。それ以外の古墳につきましては、事業実施時の段階で試掘や発掘調査を行い、また保存処理のために上に土を被せるような処置を施します。 埋蔵文化財の重要性や保存すべきか回避すべきかなどの判定については、教育委員会や文化財の担当課、市と県も含めて関係機関で協議・調整をしており、その上でこのルートを設定しています。</p>
<p>国道1号とは接続しないのですか。</p>	<p>鈴鹿亀山道路と国道1号については接続しません。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。 構造面でも、鈴鹿川を渡る区間につきましては、用地の幅も無く、接続する高さの関係も厳しい状況です。</p>

<p>加佐登鼓ヶ浦インターから直進して、加佐登駅側へ行く延伸の計画はないのですか。</p>	<p>加佐登駅側への延伸はございません。 加佐登駅は、規模が小さい駅ですし、周辺の道路は道幅が狭く、交通渋滞を起こしますので、そういった計画はしておりません。</p>
<p>なぜ自動車専用道路なのですか。</p>	<p>この道路は、高速道路を補完する道路であること、耕作地帯を通過するために歩行者があまり見込まれないこと、河川氾濫地帯であり、沿道に商業施設の立地が見込まれないこと等から、自動車の通行に特化した自動車専用道路として計画しています。</p>
<p>自動車専用道路では、使い勝手が悪いと思います。</p>	<p>例えば、伊賀市の自動車専用道路の名阪国道は、生活道路としても使われています。 今は自動車専用道路としても使えない状況が、今後使えるようになるというプラス方向でお考えいただけるとありがたいです。</p>
<p>S字カーブの連続で安全性が確保できるのですか。</p>	<p>鈴鹿亀山道路は、「道路構造令」の基準値内に収まるように設計をしています。道路構造令は、一般的なドライバーが安全に走行できる設計基準として定められています。したがって、走行の安全性は確保されていると考えています。</p>
<p>盛土の高さは下げられないのですか。</p>	<p>他の道路と鈴鹿亀山道路との交差を確保するために、多くの区間で嵩上式としての高さが必要となります。</p>
<p>鈴鹿亀山道路の盛土により農地が失われ、また分断が生じます。農業への影響をどう考えているのですか。 農業振興との兼ね合いは、どのように考えていますか。</p>	<p>当地域の抱える課題も踏まえ、総合的に検討し、この案を作成しました。事業実施段階では、当地域における道路の必要性について、丁寧に農業従事者、農業組合様も含めてご説明をさせていただき、合意形成を図りたいと考えています。</p>
<p>のり面を有する道路構造では、つぶれる面積が大きくなります。</p>	<p>現計画は、のり面を有する盛土として計画していますが、事業実施の際は、壁を立てる構造とする案も含め、地元住民の皆さんや農業従事者様等の合意形成を図ります。</p>
<p>盛土の土は、どこから持って来ますか。</p>	<p>公共事業間の残土の流用を考えております。 例えば川の土を掘削する工事等、あらゆる土を掘削する工事の残土を有効利用する計画です。</p>
<p>盛土を横断する農業用水について、長さが長いと、ヘドロが溜まり、使いものにならなくなるのではないですか。</p>	<p>事業実施の際には農業従事者の皆様と調整をしたうえで、こういった構造でしたらご納得いただけるか詰めていきたいと思っております。管理のために、人が入れるよう、高さが1.5m程度の四角いトンネルのようなものを造った例もあります。事業実施段階で、丁寧に調整をさせていただければ思っております。</p>
<p>水源について、工事中の変化等の常時監視をお願いしたいです。</p>	<p>環境影響評価では、工事中の水の濁りについて、評価項目として選定しています。詳細については、環境影響評価の説明会でご説明します。</p>

<p>道路の投資効果の把握はしていますか。</p>	<p>経済効果について、道路事業では、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少という三つの便益で評価しています。</p> <p>投資効果については、今後、新規事業採択時の評価において、費用に対して、どれぐらいの効果が得られるのかということについて、お示しさせていただきます。</p>
<p>シミュレーションして交通量配分をちゃんとやっていますか。</p>	<p>交通量配分については、平成 42 年時点での将来の交通量を予測しています。</p>
<p>渋滞解消のために必要なので作ってほしい。経済効果がないので作らないでは困ります。</p>	<p>経済効果については、渋滞が発生しているようなところでは、経済効果が大きく出ることについて、ご理解いただければと思います。</p>
<p>優先的に着手する工区は、ありますか。</p>	<p>優先的に着手する区間は、まだ設定していません。</p> <p>工区設定は、事業実施段階で、なるべく周辺の交通混乱が生じないように検討させていただきます。</p>
<p>土地利用の変化についてどのように考えていますか。</p>	<p>土地利用については、道路という都市施設の位置付けと、それと合わせた土地利用とを一体的に検討し、市とも協力しながら都市計画を進めていきたいと考えております。</p>
<p>地域の建設業界が総力を挙げて建設に参画できるようにしてほしい。</p>	<p>県の施策では、地元企業の育成に務めております。</p> <p>地元企業の所有する重機とそれを稼働させる従業員がいれば、災害時には、地元企業が、閉塞した道路の復旧など支援いただくことができます。</p> <p>したがって、県としては、地元企業で工事が実施できる場所は、お願いしていきたいと考えております。</p>
<p>芥川等の治水について進めていただきたい。</p>	<p>護岸についてはしっかり進捗を図るようにしたいと思います。</p> <p>河床掘削、土砂撤去についても引き続き実施させていただきたいと考えております。</p>
<p>関西本線の鉄橋が低く治水上の問題となっています。鉄橋の嵩上げが必要ですが、そうすると交差する周辺の道路にも影響します。</p>	<p>他事業でも、鉄道が関係する事業については、協議にかなり長時間を要することがあり、なかなか事業が進まない事例があります。事業実施時にはそういう箇所の協議を先行して行い、事業進捗の遅れが生じないように、検討させていただきます。</p>
<p>環境影響評価の時期はいつごろですか。</p>	<p>現状では目途が立っていませんが、目途が立った時点でご案内させていただきます。</p>