

(様式 1)

環境配慮検討書

松建 第 22 号
平成 27 年 4 月 7 日

三重県環境調整システム推進会議 会長 様

松阪建設事務所長

三重県環境調整システム推進要綱第 4 条の規定に基づき提出します。

対象事業の名称	一般県道勢和兄国松阪線（牧～佐伯中工区）道路改良事業		
連絡先	担当室又は課所名	松阪建設事務所 事業推進室 道路二課	
	担当者職・氏名	押川 智亮	電話番号 0598-50-0593

1 事業の計画の名称、目的及び内容

(1) 名称	一般県道勢和兄国松阪線 地方特定道路整備事業	
(2) 目的	当該区間は、旧勢和村と旧多気町中心部を結ぶ地域の骨格をなす路線であり、沿線には津田小学校、保育園、JA、集会場などが点在しており、住民にとって重要な生活道路となっている。しかし、現道の状況は、狭小且つ湾曲した区間が点在し、交通に支障をきたしている。また、終点側のバイパス区間は既に改良済みであることから、当区間の整備が待たれており、早期開通により地域間交流の促進、安全・利便性向上の確保を図る。	
(3) 事業主体	松阪建設事務所 事業推進室 道路二課	
(4) 計画内容	①計画地の位置 ※位置図を添付	事業箇所：(自) 多気郡多気町牧 (至) 多気郡多気町佐伯中 事業延長：L=2.55km
	②建物・施設等の概要 (用途、規模、面積、配置等)	1) 道路規格：第3種第3級 L=2.55 km 設計速度：40km/h 道路幅員：9.75m (片側歩道) 2) 計画交通量：500 以上 1,500 台/日未満
	③用水の使用計画	—
	④エネルギーの使用計画	—
	⑤雨水、汚水の排水計画	雨水：道路端部の側溝で集水し、既設の側溝・排水路等の公共水域へ放流する。 汚水：施工時の泥水は、沈砂池を設けるなど直接河川や水路に流出しないよう配慮する。
	⑥道路・交通計画	終点側は、沿道に点在する住居を避け、南側に位置する斜面側に迂回するバイパス路線とする。 全線を通し、住居、既存の公共施設への影響を必要最小限とし、事業費の縮減、円滑な交通流と歩行者の安全確保を図る。
	⑦工期	ア) 着工の予定時期 イ) 完工及び供用開始の予定時期
(5) 関連事業計画	なし	
(6) その他		

2 計画地の社会的条件の現況等

(1) 計画地の社会的条件の現況	①交通の現況	<p>当路線は、旧勢和村と旧多気町中心部を結ぶ地域の骨格をなす路線であり、沿線に点在する小学校、保育園への通学路、また、JA、集会場などへのアクセス道路として利用されている。しかし、現道は、幅員が狭小かつ湾曲した区間が点在するため、円滑な交通流、歩行者の安全が確保されていない状況である。</p> <p>また、当該区間の終点東側は、多気八太線(旧国道42号)までのバイパス区間が既に改良済みであり、多気八太線交差点部の改良工事を残すのみとなっている。したがって、起点側方面に進む車両は一旦、広域農道(ビーフロード)との交差点を右折し、現道に迂回するルートを取らざるを得ない状況である。</p>
	②土地利用の現況	<p>路線の起点側(牧、鍬形地区)は、現道に水田が隣接、また、住居、公民館、梅林寺が連なり集落を形勢している。</p> <p>中間区間は、沿線の南側に南勢水道ポンプ所、上津田地区クリーンセンターなどが建設されており、沿線北側には、榑田川との狭隘な箇所には耕作地が設けられている。</p> <p>終点側の現道南側には、資材置き場となっている平地が広がり倉庫が点在、また、沿線には住居が連なっている。後半のバイパス区間の周辺は、無秩序な水田地帯である。</p>
	③水域利用の現況	<p>計画路線起点側の沿線には農業用パイプラインが整備されている。全線を通じて、津田用水が山裾を流れており、水田周辺には用水路が張り巡らされている。また、井内林地区には、計画道路の約200m南側にため池があり、用排水路が整備されている。</p>
	④生活関連施設の現況	<p>1) 学校施設：津田小学校、津田保育園 2) 医療施設：藤井医院、くろい歯科クリニック 3) 文化施設：鍬形公民館、井内林集会場 4) その他：JR相可駅、JA相可支店津田、たんぼぼホーム(ヘルパーステーション)</p>
(2) 関係法令等による地域の指定・規制状況	①自然環境保全地域等の指定状況	<p>自然環境保全地域(地区)、自然公園地域(区域)、鳥獣保護区の指定状況</p> <p>1) 自然環境保全地域の指定：なし 2) 自然公園地域の指定：なし 3) 鳥獣保護区の指定：なし</p>
	②土地利用規制の現況	<p>都市計画法、農業地域振興法、森林法等の規制状況</p> <p>1) 都市計画法：規制なし 2) 農業地域振興法：規制あり(農用地区域) 3) 森林法等：規制なし 4) 砂防法等：規制なし 5) 河川法：規制あり(河川区域) 6) 地すべり等防止法：規制なし 7) 文化財保護法：規制なし 8) 景観法：規制あり(三重県景観計画区域)</p>

3 計画地の自然的条件の現況等

(1) 地形・地質	文献調査	文献名	榊田川水系流域及び河川の概要 国土交通省		
	現地調査の有無	有・ <input checked="" type="radio"/> 無(実施日時)	聴取調査の有無	有・ <input checked="" type="radio"/> 無	
	調査結果等	地形：榊田川流域の中流部に当たり、河岸段丘及び三角洲(扇状地)となっており、大小の蛇行に沿って局部的に狭小な段丘の平坦地が見られる。 地質：当計画区間は、中央構造線の北側に当たり、領家花こう岩類や榊田川・佐奈川の段丘堆積層、沖積層が分布している。現道沿線の斜面には、灰褐色化し塊状に転石化した露岩が見られる。			
(2) 水象	文献調査	文献名	—		
	現地調査の有無	有・ <input checked="" type="radio"/> 無(実施日時)	聴取調査の有無	有・ <input checked="" type="radio"/> 無	
	調査結果等 ①河川・湖沼	起点～終点に通じて、路線南側の山裾には、津田用水が流れ、開渠、暗渠、サイホン(谷部)形式となっている。また、ため池から流れる水路を渡河する。			
	②海域				
(3) 気象・大気質等	調査の方法	気象庁 気象統計情報 観測地点：小俣(平年値) 三重県環境白書(平成24年度)			
	調査結果	気温：15.3℃ 降水量：1,837mm/年 最多風向：西北西 風速：2.0m/S 大気質：NO ₂ 0.007ppm SO ₂ 0.001ppm SPM 0.018mg/m ³ (松阪第五小学校一年平均値) 水質：BOD 0.6mg/l SS 2mg/l (H20年度、榊田川下流両郡橋) 騒音：発生源がないことから、問題はないと思われる。 振動：同上			
(4) 生態系	文献調査	文献名	三重県レッドデータブック 2015 植物・動物 多気町史		
	現地調査の有無	有・ <input checked="" type="radio"/> 無(実施日時)	聴取調査の有無	有・ <input checked="" type="radio"/> 無	
	調査結果等 ①植物	植生の概要： 計画路線は、現道拡幅と田園地帯を走るバイパス区間が主であり、際立った樹木等はない。なお、部分的であるが、榊田川沿いの区間には、メダケ、マダケなどの自然竹林が見られる。 貴重な植物個体：(多気町周辺に分布の記述があるI類) シズイ(IB類)、マメナシ(IB類)、オオトリゲモ(IB類)、ホンゴウソウ(IB類)、シロシヤクジョウ(IB類)、ヌマカゼクサ(IB類)、トネテンツキ(IB類)、ツクシヤブソテツ(IB類)、アゼオトギリ(IA類) 貴重な植物群落： 見受けられない			

	②動物	<p>動物相の概要： 里山、ため池、河川などに、多くの動物、鳥類、爬虫類、両生類、魚類、昆虫類の生息が考えられる。 貴重な動物：(多気町周辺に分布の記述がある種) 哺乳類：コキクガシラコウモリ(準絶滅危惧) 淡水魚：イチモンジタタナゴ(IA類)、シロヒレタビラ((IA類)、ズナガニゴイ(IB類) 天然記念物：オオサンショウウオ(櫛田川中流域)</p>		
(5) 自然景観・文化財等	文献調査	文献名	三重県景観計画 多気町遺跡地図 多気町指定文化財一覧	
	現地調査の有無	有・ 無 (実施日時)	聴取調査の有無	有・ 無
	調査結果等 ①自然景観	<p>自然景観の概要： 計画区間の起点側、終点側は、都市近郊の田園地帯であり、中間部は、中山間の森林と櫛田川を主体とする景観を有する。また、当路線は伊勢本街道であり、街道筋に点在する史跡により、歴史的景観を形成している。</p> <p>貴重な自然景観：貴重な自然景観は存在しない。</p>		
	②文化財、史跡、名勝等	<p>史跡・名勝・天然記念物 1) 史跡：不動院・佛足跡・自然石の道標(鋸形地区)、道路元標・津田神社・伊勢三郎物見の松・廻国供養塔・いぼ地蔵(井内林地区) 2) 名勝：櫛田川は、清流河川として古くから、町民に親しまれる水辺空間である。 3) 天然記念物：オオサンショウウオ(櫛田川中流域)</p> <p>埋蔵文化財包蔵地：起点側の計画路線に川原街道遺跡(周知の遺跡)があり、ルート決定後に調査する予定。</p>		
	③野外レクリエーション 他	伊勢イモ歴史資料館(佐伯中地区)		
(6) その他、自然災害等				

4 事業計画の検討内容（複数案比較）

	比較検討 (現道拡幅案)	事業計画案 (バイパス案)	比較検討 (バイパス+トンネル案)
(1) 計画の概要	・中間～終点側において極力現道を活用した案。	・中間～終点側において沿道に集落が密集する部分をバイパスとし、山地部の山裾を通る案。	・中間～終点側において沿道に集落が密集する部分をバイパスとし、山地部をトンネルで抜ける案。
(2) 環境評価 ①循環を基調とした持続的発展が可能な社会の構築 ②人と自然が共にある環境の保全 ③やすらぎとうるおいのある快適な環境の創造			
①-1 地球温暖化防止	○ 現道に比べ、幅員が確保され、走行しやすい線形となることで、渋滞が緩和され、排気ガスの減少が図られる。	○ 現道に比べ、幅員が確保され、走行しやすい線形となることで、渋滞が緩和され、排気ガスの減少が図られる。	○ 現道に比べ、幅員が確保され、走行しやすい線形となることで、渋滞が緩和され、排気ガスの減少が図られる。
①-2 廃棄物対策	△ 家屋等の撤去が多く、現道舗装の打ち換えが必要となるため、多量の産業廃棄物が発生する案である。	○ 家屋等の撤去が少なく、現道舗装の打ち換えも少ない案である。	○ 家屋等の撤去が少なく、現道舗装の打ち換えも少ない案である。
①-3 生活環境の保全	△ 現道拡幅が基本となり、沿道利用に制約が発生し、支障物件も最も多い。 そのため、生活環境の向上効果は小さい。 現道拡幅であるため、走行車両による騒音、振動、大気汚染などの軽減への期待は少ない。	○ 農地への影響は大きい、生活道路から通過交通を分離できるため、生活環境は向上する。 現道に比べ、集落を迂回するため、走行車両による騒音、振動、大気汚染などの軽減が期待できる。	◎ 農地への影響は大きい、生活道路から通過交通を分離できるため、生活環境は向上する。 現道に比べ、集落に接近することが無いため、走行車両による騒音、振動、大気汚染などの軽減が最も期待できる。
①-4 その他重点項目	△ 現道拡幅であるため、施工時に現道交通の規制を行う必要がある。	◎ バイパスであるため、工事による現道交通への影響は小さい。	○ バイパス+トンネルであるため、工事による現道交通への影響は最も小さいが、トンネル施工による振動・騒音・地下水への影響が懸念される。
②-1 野生生物等の生育空間の確保	○ 現道拡幅であり、地形改変量は少ない。	○ 山を迂回し、大規模な切盛は発生しないため影響は少ない。	○ トンネルのため、地形改変量は少ない。
②-2 希少な野生生物の保護	○ 希少な野生生物が確認された場合は、保護について関係機関と協議を行い保護に努める	○ 希少な野生生物が確認された場合は、保護について関係機関と協議を行い保護に努める	○ 希少な野生生物が確認された場合は、保護について関係機関と協議を行い保護に努める
②-3 地形、地質等の改変の抑止	○ 現道拡幅のため、地形改変量が最も小さいが、農地を斜めに横断するため、残地の利用が不便となる。	○ 農地への影響は大きいものの、農地とほぼ平行であるため、残地の利用はしやすい。また、大規模な切盛は発生しない。	○ 農地への影響は大きいものの、農地とほぼ平行であるため、残地の利用はしやすい。また、大規模な切盛は発生しない。

②-4 その他重点項目	◎	現道拡幅のため、土の搬出入は最も少ない。	○	道路盛土のための土を現場へ搬入する必要がある。	△	トンネル残土について、現場外への搬出する必要がある。
③-1 緑化、周辺景観との調和	○	土工法面は緑化工法を採用する。 現道拡幅のため、周辺景観への影響は少ない。	○	土工法面は緑化工法を採用する。 バイパスにより、集落を回避できる。	○	土工法面は緑化工法を採用する。 バイパスにより、集落を回避できる
③-2 親水等、ふれあい空間づくり		特になし		特になし		特になし
③-3 その他重点項目	○	現道は伊勢本街道であり、沿線に史跡(道標、石碑など)が点在するため、保存・保全を優先し、止むを得ず移転が必要となる場合は、周辺との景観調和に十分配慮する。	○	現道は伊勢本街道であり、沿線に史跡(道標、石碑など)が点在するため、保存・保全を優先し、止むを得ず移転が必要となる場合は、周辺との景観調和に十分配慮する。	○	現道は伊勢本街道であり、沿線に史跡(道標、石碑など)が点在するため、保存・保全を優先し、止むを得ず移転が必要となる場合は、周辺との景観調和に十分配慮する。
④ 上記以外の特記事項	△	支障となる家屋が多く、経済性では劣る。	◎	支障となる家屋が少なく、構造物も少ないため、経済性で優れている。	△	支障となる家屋は最も少ないが、トンネル施工のための費用により経済性は劣る。

5 事業計画案の環境配慮に係る評価

長 所	<p>集落を通過しないバイパス計画のため、現道拡幅案に比べ交通の円滑化による地球温暖化の防止、生活環境の保全が期待でき、小学校・保育園の通学路である現道交通への影響が少なく、施工性で優れている。</p> <p>また、走行車両による騒音、振動、大気汚染などの軽減も期待できる。</p> <p>道路盛土部分は法面緑化することにより、周辺環境との調和が図れる。</p> <p>支障となる家屋が少なく、構造物も少ないため、経済性で優れている。</p>
短 所	<p>農地を横断するバイパス計画であるため、農地への影響が大きい。</p>
会議で調整を要する事柄	

