

概略計画案の選定
対応方針の決定

平成27年9月15日

三重県

1-1 概略計画案の選定

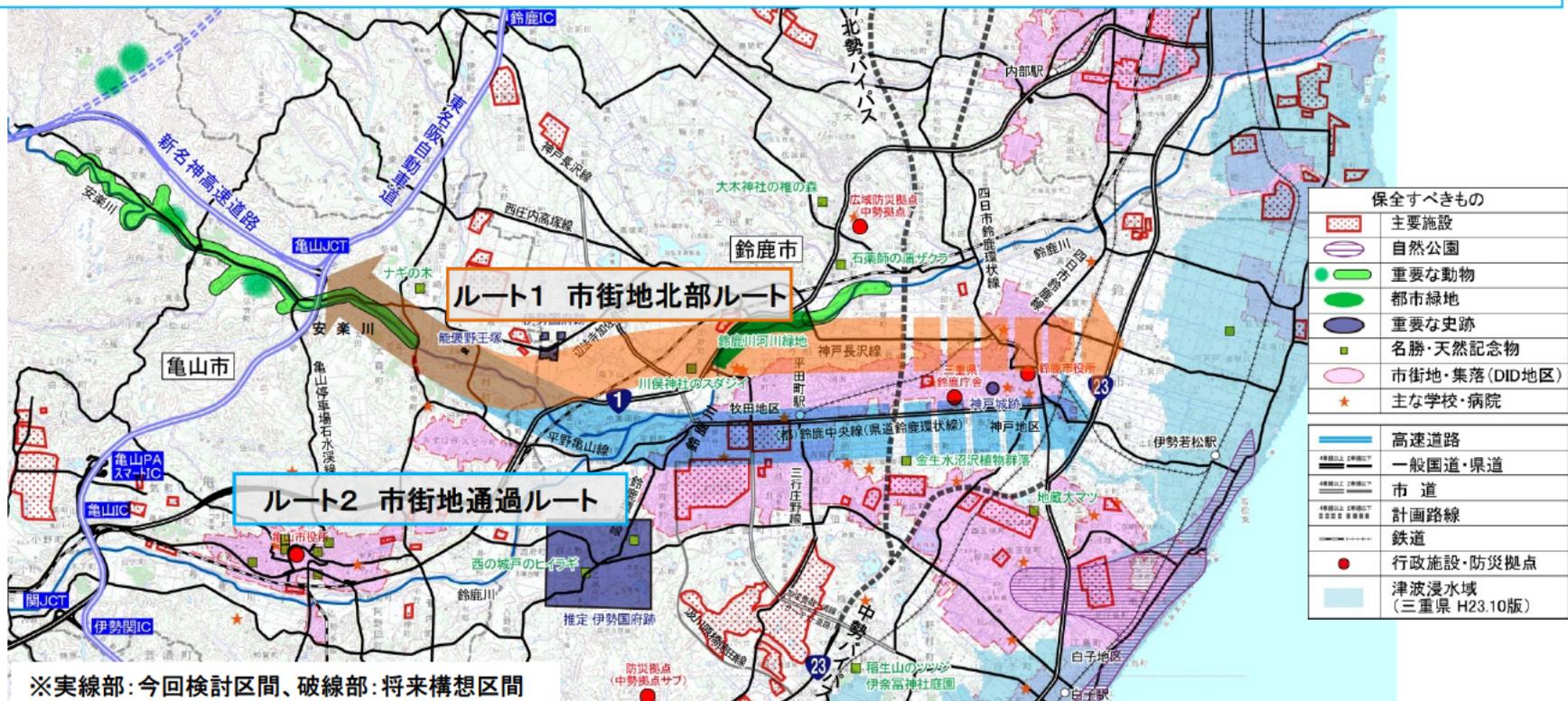
(1) 複数の概略計画案

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

(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)

産業集積地にあつて、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要時間を短縮し、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。

1 - 1 概略計画案の選定

(2) 概略計画案の選定

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)

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」に対して「産業支援関連」におけるルート帯案の比較評価を行った結果、ルート 1 市街地北部ルートについては、「改善・満足している」、ルート 2 市街地通過ルートについては、「改善・満足しているが他に比べてやや劣る」評価結果となっている。

政策目標「 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」に対して「防災関連」におけるルート帯案の比較評価を行った結果、ルート 1 市街地北部ルートについては、「改善・満足している」、ルート 2 市街地通過ルートについては、「改善・満足しているが他に比べてやや劣る」評価結果となっている。

【政策目標の達成】ルート 1 市街地北部ルート及びルート 2 市街地通過ルートは両案とも、政策目標として掲げた「 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」の達成が期待されるが、ルート 1 の方が、ルート 2 よりも、政策目標 1 及び 3 の達成がより一層期待できる。

また、ルート 1 は、工事期間中の交通への影響、建設期間等の観点においてルート 2 に比べ大きく優れている。なお、アンケートやヒアリング、100人協議会等においては、早期効果の発現が多く主張されている。

1 - 2 鈴鹿亀山道路における対応方針

(1) 概略計画案策定後の計画の詳細化にあたって

【インターチェンジの配置】鈴鹿市、亀山市等の意見を踏まえて、他の幹線道路や市街地からのアクセス性を重視して配置すると共に、アクセス道路の整備についても併せて検討する。（詳細は次頁）

【自然環境や重要な史跡等への配慮】道路整備を行うにあたって、自然環境や史跡等への影響を低減するために、今後、計画ルートの詳細な検討にあたり、自然環境や史跡等への影響にできる限り配慮する。特に、ルート1市街地北部ルートは、植物（天然記念物）への影響について、通過するものと予測し、影響の可能性があると評価しているため、計画ルートの詳細な検討にあたり、植物（天然記念物）への影響にできる限り配慮する。

【景観への配慮】今後、計画ルートの詳細な検討にあたり、周辺景観への影響に配慮する。

(2) 鈴鹿亀山道路の効果拡大に向けて

【沿岸部への延伸検討】防災対策の目的で要望が高い沿岸部等との連携強化に向けて、将来的に鈴鹿亀山道路の国道23号までの延伸を関係機関と連携して検討する。

【周辺道路との連携】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、周辺道路と一体となった整備効果検討を関係機関と連携して進める。

【土地利用計画等まちづくりと一体となった効果拡大】道路整備と一体となった地域の活力維持、活性化を図るため、鈴鹿亀山道路の整備を前提とした土地利用計画を関係機関と連携して環境の保全に留意しながら検討する。

(3) 計画策定段階、事業実施段階及び維持管理段階における配慮・留意事項

【コミュニケーション活動の継続】計画策定段階、事業実施段階及び維持管理段階において、県民等に対する十分な情報提供、意見集約及び意見の反映といったコミュニケーション活動の継続に努める。

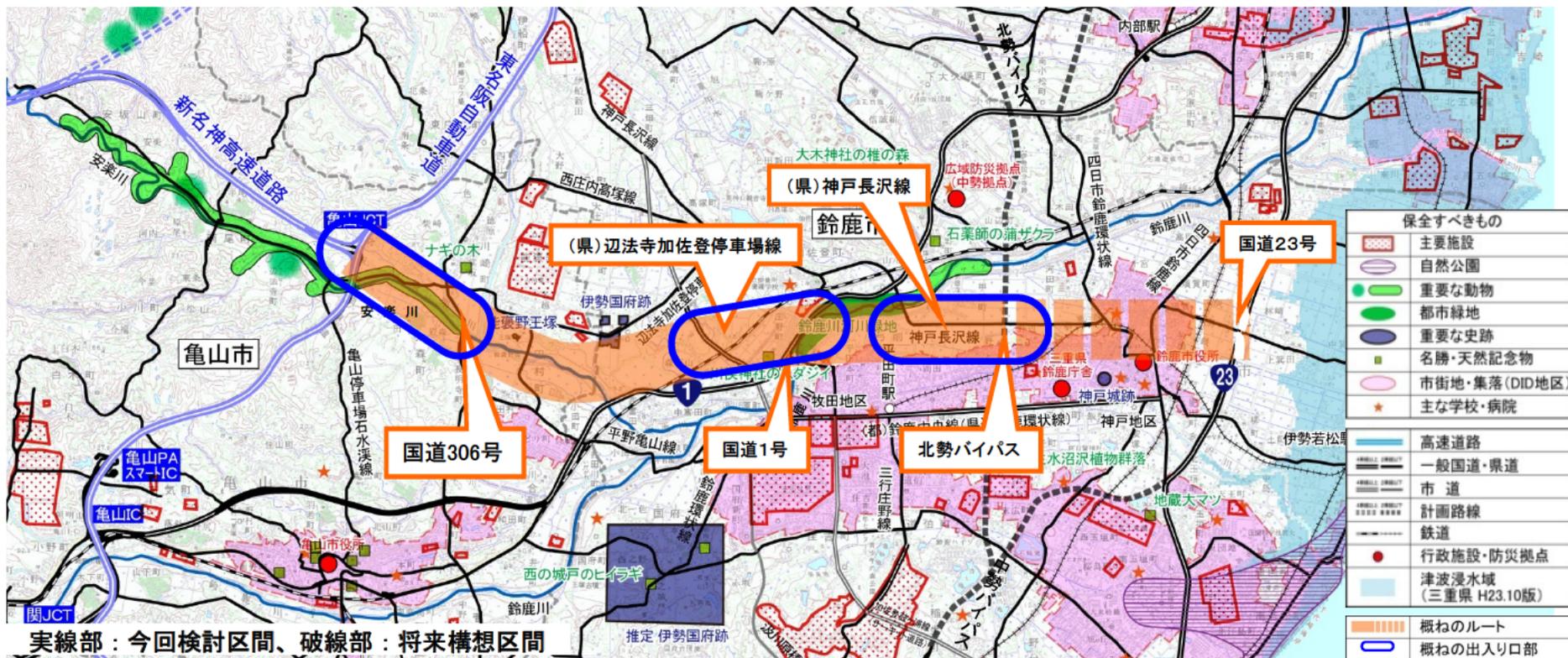
【鈴鹿亀山道路の”夢”の実現に向けて】鈴鹿亀山道路の実現は、地域にとっての夢であり、100人協議会等であげられたアイデアなど、より効果を高める施策を検討する。

1-2 鈴鹿亀山道路における対応方針

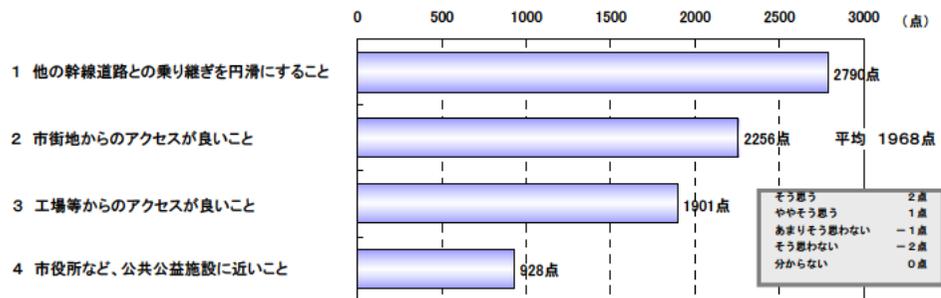
(2) インターチェンジの検討

【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
- ・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

上図に示す「概ねの出入り口部」は、インターチェンジの設置を検討する範囲を示しています。

以下に補足のための参考資料を添付します。

(参考資料1) ルート帯案の比較評価

ルート帯案の選定において参考となるルート帯案の比較評価を添付しています。

(参考資料2) 三重県の産業特性

ルート帯案の比較評価における産業支援関連について、ルート1の方がルート2よりも優位であることを補足するために、時間短縮効果の恩恵を受ける鈴鹿亀山地域における工業製品出荷額等に関する資料を添付しています。

(参考資料3) 重要な動物及び植物の位置図、(参考資料3) 重要な史跡の位置図

対応方針において記載している「自然環境や重要な史跡への配慮」について、計画段階配慮段階において配慮すべき対象となる重要な動物、植物及び史跡の具体的な名称や位置等を示す資料を添付しています。

(参考資料1) 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 | | | 新名神高速道路から北勢バイパス間において、市街地の中心部(牧田、神戸地区等の商業地区や工業地区)を極力回避し、生活環境の保全を重視し、既存の道路等と連携して課題解消を図る案 | 新名神高速道路から北勢バイパス間において、市街地の中心部(牧田、神戸地区等の商業地区や工業地区)を短路で直接連絡し、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 | 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C) 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(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 |
| 道路整備による影響 | 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事が予想される。 | |
| | 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:民間プロデューサのピーク時旅行時間/整備後:鈴鹿亀山道路は80km/h、その他は民間プロデューサ<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。

(参考資料1) ルート帯案の比較評価

ルート帯案の比較評価のまとめを以下に示す。

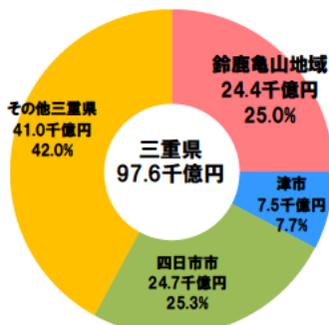
| | 案 市街地北部ルート | 案 市街地通過ルート |
|--------|---|--|
| 評価のまとめ | <p>道路整備にともなう企業用地等の開発余地は案 より大きく、広域防災拠点へのアクセスも案 よりも良い。</p> <p>市街地を回避するため、生活環境への影響は案 よりも少なくなるが、自然環境への影響は案 よりも大きくなると考えられる。</p> <p>また、工事中の交通への影響は案 よりも少なく、工期も案 よりも短くなり、工事費は案 よりも少なくなる。</p> <p>なお、ピーク時とオフピーク時の所要時間の差は案 とほぼ同等であり、交通量削減効果も案 とほぼ同等である。</p> | <p>道路整備にともなう企業用地等の開発余地は案 よりも小さく、広域防災拠点へのアクセスも案 よりも劣る。</p> <p>市街地を通過するため、生活環境への影響は よりも大きくなるが、自然環境への影響は案 よりも小さくなると考えられる。</p> <p>また、工事中の交通への影響は案 よりも大きく、工期も案 より長くなり、工事費は案 よりも大きくなる。</p> <p>なお、ピーク時とオフピーク時の所要時間の差は案 とほぼ同等であり、交通量削減効果も案 とほぼ同等である。</p> |

(参考資料2) 三重県の産業特性

- 工業製造品出荷額等の地区別構成比では、津市、四日市市、鈴鹿亀山地域は、三重県全体の約60%を占め、県内全体の産業を支えている
- 電子部品や輸送用機械の出荷額で全国上位に位置するなど、全国的にみても、産業をリードする地域といえる
- 電子部品や輸送用機械等を中心に関西等との輸送が当該地域の産業を支えている

◆三重県の工業製造品出荷額等の地区別構成比

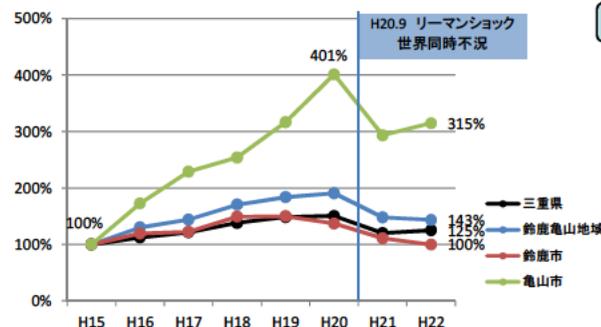
津市、四日市市、鈴鹿亀山地域で約60%を占める



出典: 工業統計調査

◆三重県の工業製造品出荷額等の伸び率

鈴鹿亀山地域が三重県全体の動向に影響



出典: 工業統計調査

[電子部品・製造品出荷額]

◆関西等との輸送

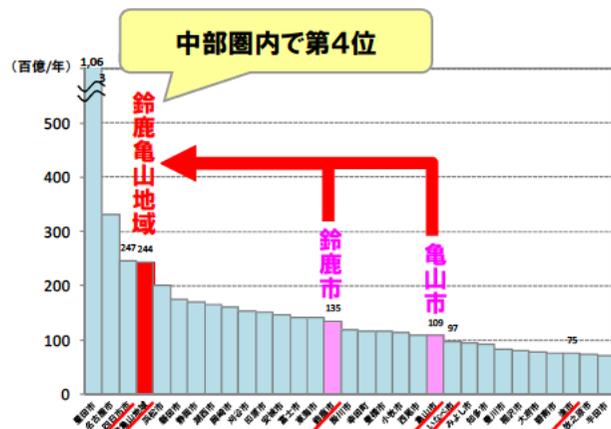
鈴鹿亀山道路の利用が期待される輸送品



[輸送用機械・製造品出荷額]

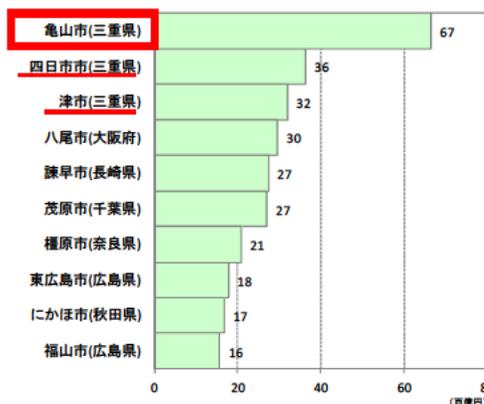
◆鈴鹿亀山地域の工業製造品出荷額等のシェア

[中部圏内の製造品出荷額等]



出典: H22工業統計調査

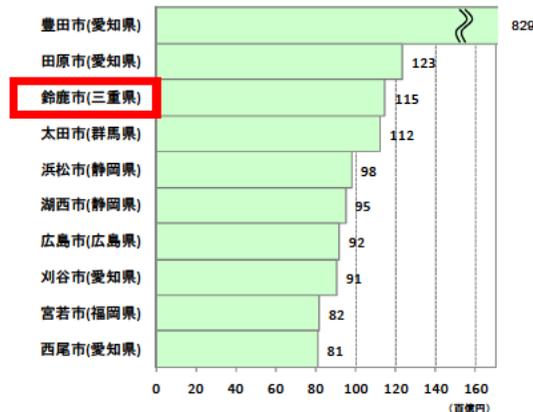
電子部品出荷額ランキングで
亀山市が全国第1位



※電子部品には、液晶パネル等が含まれる

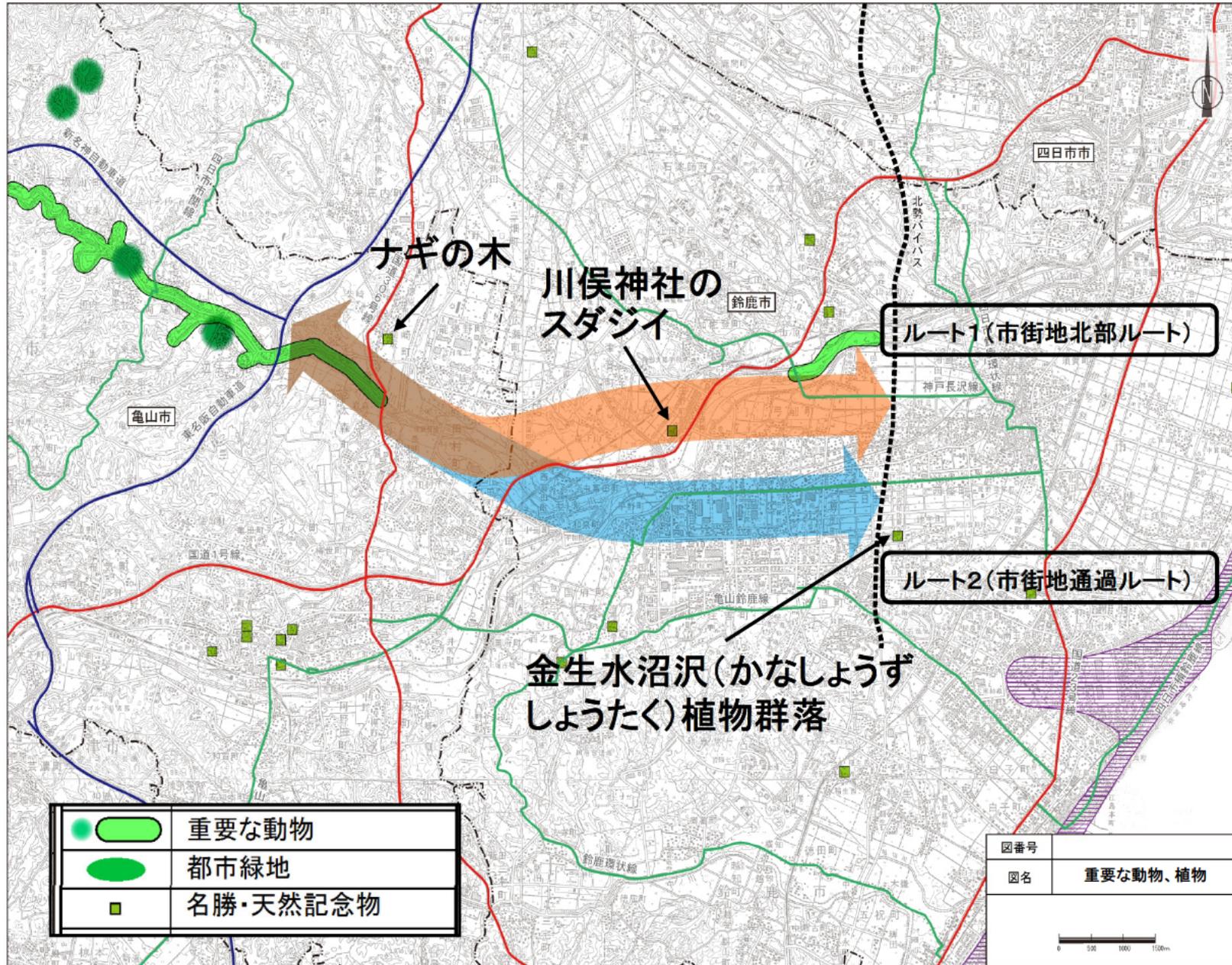
出典: H21工業統計調査

輸送用機械出荷額ランキングで
鈴鹿市が全国第3位



※輸送用機械には自動車製造、部品等が含まれる

(参考資料3) 重要な動物及び植物の位置図



(参考資料3) 重要な史跡の位置図

