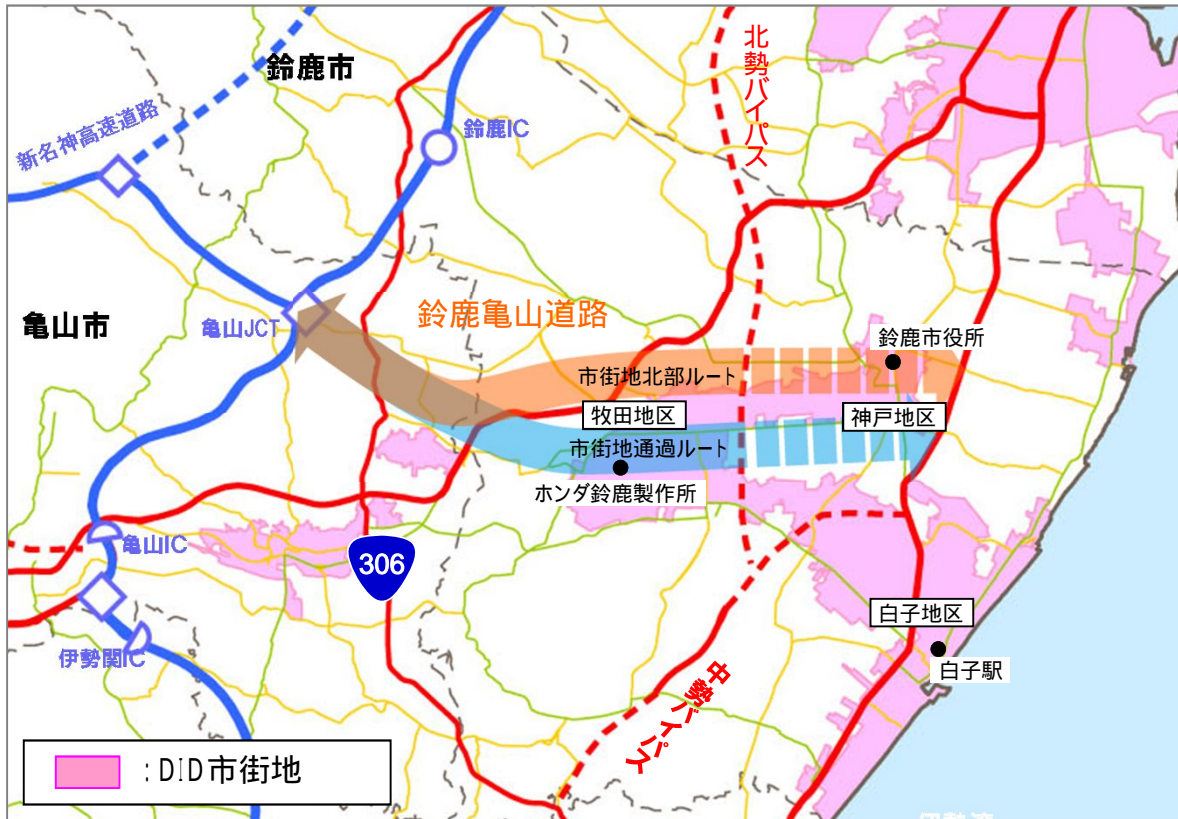


1 - 3.複数案の比較評価 (第3回有識者委員会資料の抜粋)

P8～17は、第3回有識者委員会で使用した「複数案の効果・影響」に関する資料の抜粋です。

1 - 3 ルート帯案の整備効果 《産業支援関連》

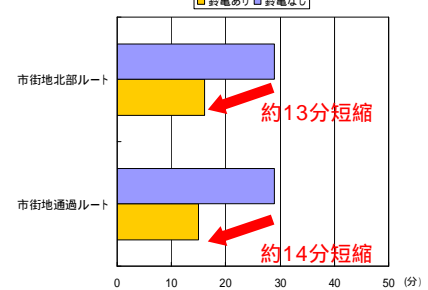
- 鈴鹿市内の市街地拠点(市役所、平田町駅、白子駅)と高速道路IC間の所要時間を、整備前後で比較したところ、両案ともに時間短縮効果(7~16分)が期待される。
- 鈴鹿亀山道路を整備することで、高速道路への所要時間が短縮され、地域の産業活動に大きく寄与する。



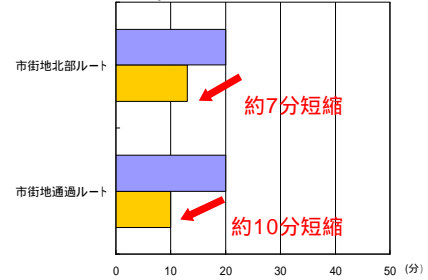
[所要時間算出条件]

現況:民間プログデ-タ(期間H23年1月~12月の平日 時間帯別旅行速度)からビ-ク時旅行時間を算出
 整備後:鈴鹿亀山道路については80km/h、その他は民間プログデ-タの速度から旅行時間を算出

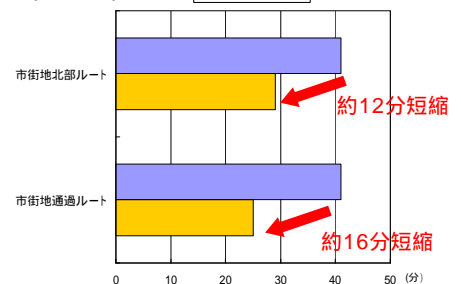
神戸地区 高速IC 時間短縮効果 (鈴鹿市役所)



牧田地区 高速IC 時間短縮効果 (ホンダ鈴鹿製作所)



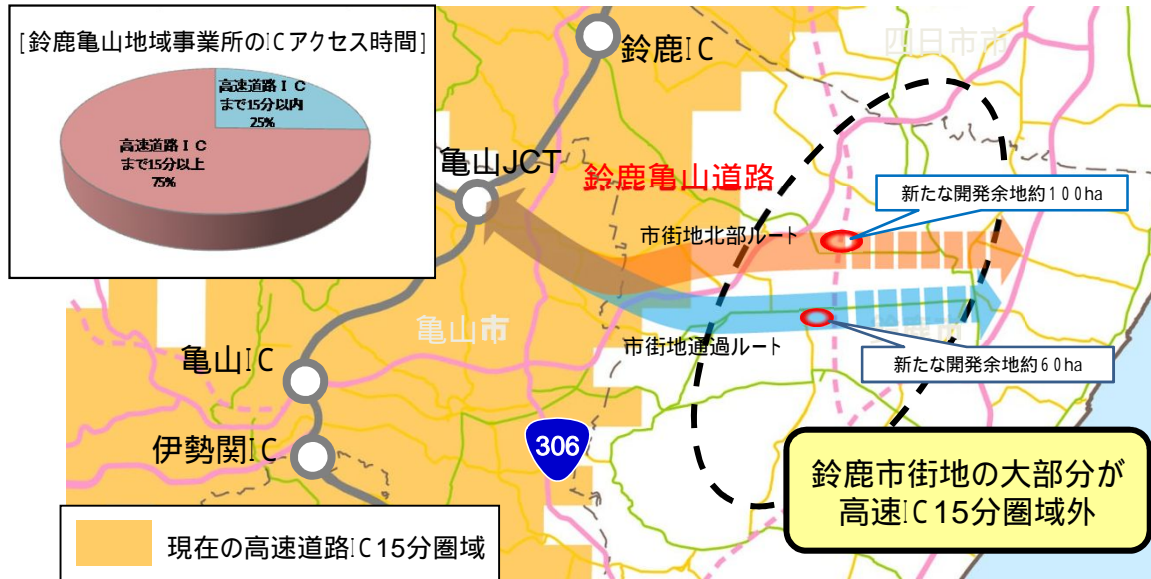
白子地区 高速IC 時間短縮効果 (白子駅)



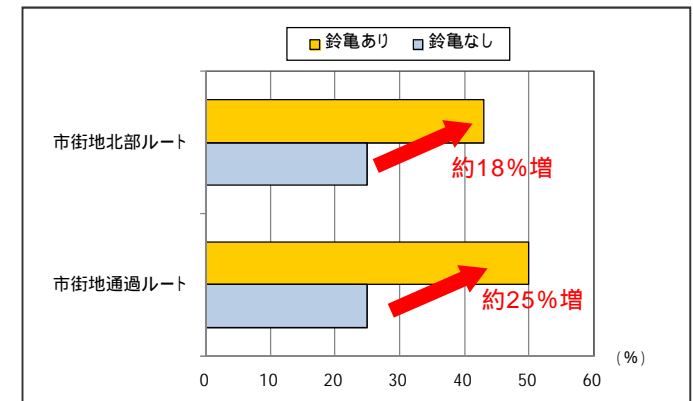
1 - 3 ルート帯案の整備効果 《産業支援関連》

- 現在、鈴鹿亀山地域の事業所の約75%は高速道路ICまでのアクセス時間が15分以上であり、特に鈴鹿市街地の大部分が高速道路IC15分圏域外となっている。
- 鈴鹿亀山道路の整備により、15分圏は18～25%増加(43～50%)し、事業所の高速道路利便性が飛躍的に向上する。

現在の高速道路IC15分圏域



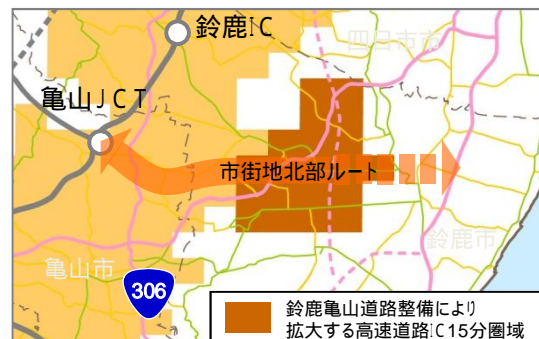
高速道路IC15分圏事業所カバー率



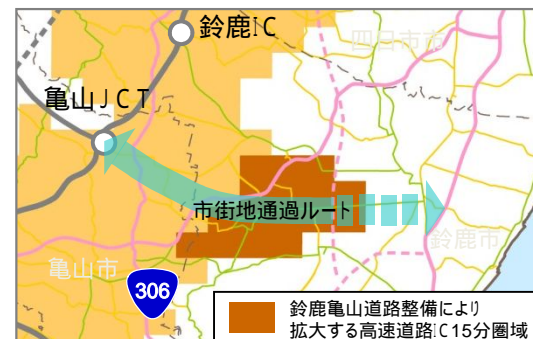
事業所カバー率: アクセス圏内に立地している事業所数の割合

鈴鹿亀山道路整備時の高速道路IC15分圏域

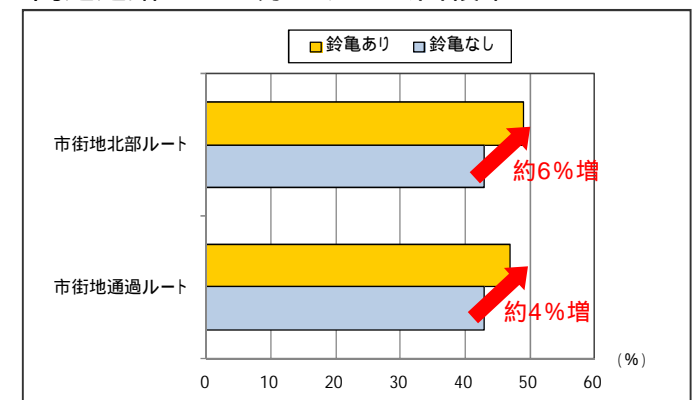
[市街地北部ルート]



[市街地通過ルート]

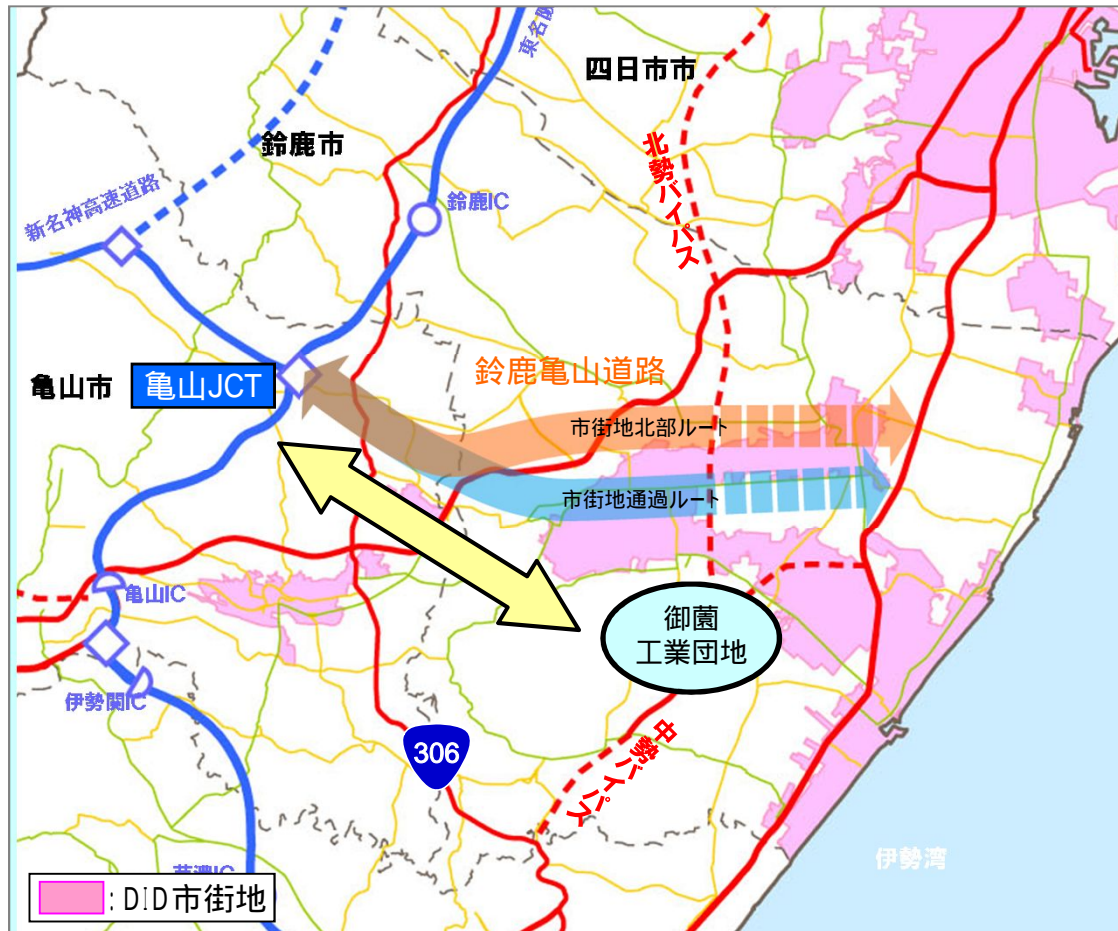


高速道路IC15分アクセス面積率

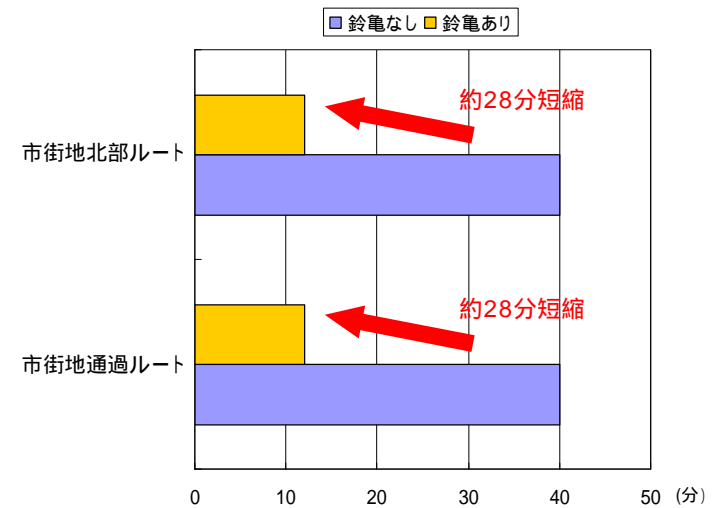


1 - 3 ルート帯案の整備効果 《産業支援関連》

- 現在、鈴鹿市の南部に位置する御園工業団地は、東名阪自動車道まで約40分要し、高速道路ICアクセスに課題を抱えている。
- 鈴鹿亀山道路の整備により、北勢バイパスと一体的に利用することにより、連続的な高速サービスを楽しむことができ、高速道路までの大幅な時間短縮が期待できる。



御園工業団地から高速道路ICアクセス時間

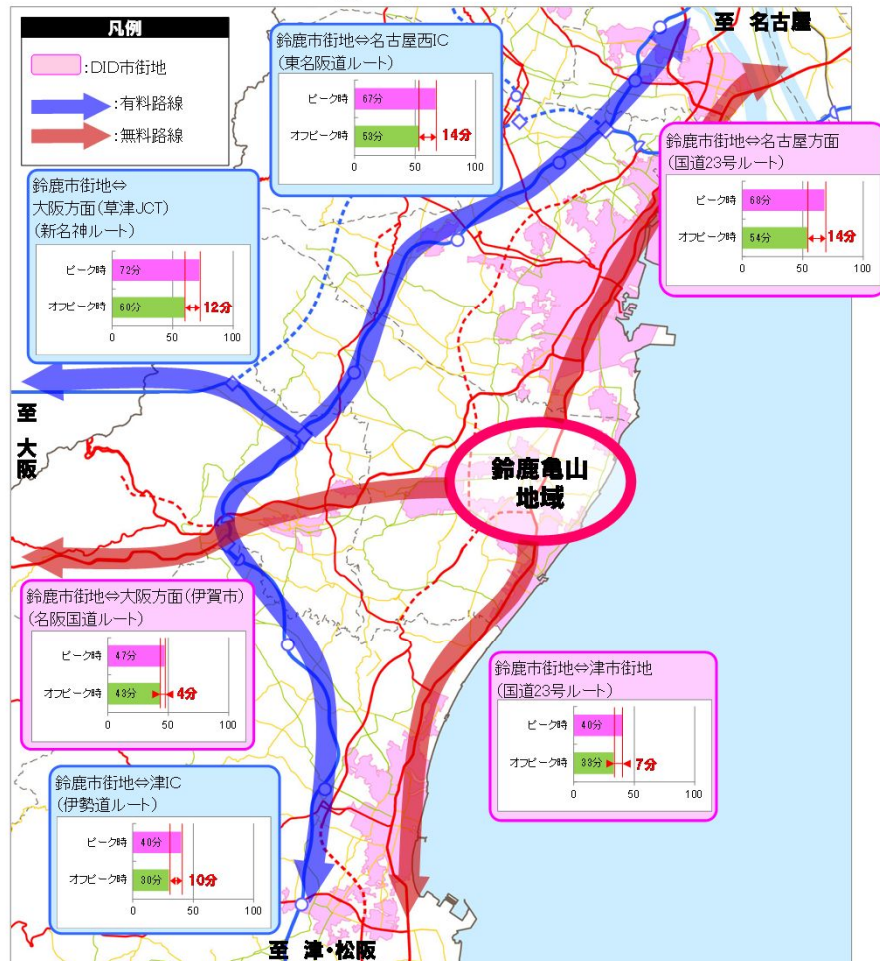


現況(鈴亀なし)は国道1号を經由し亀山ICを利用するルート
 鈴亀整備後は北勢バイパスを經由し亀山JCTへ至るルート

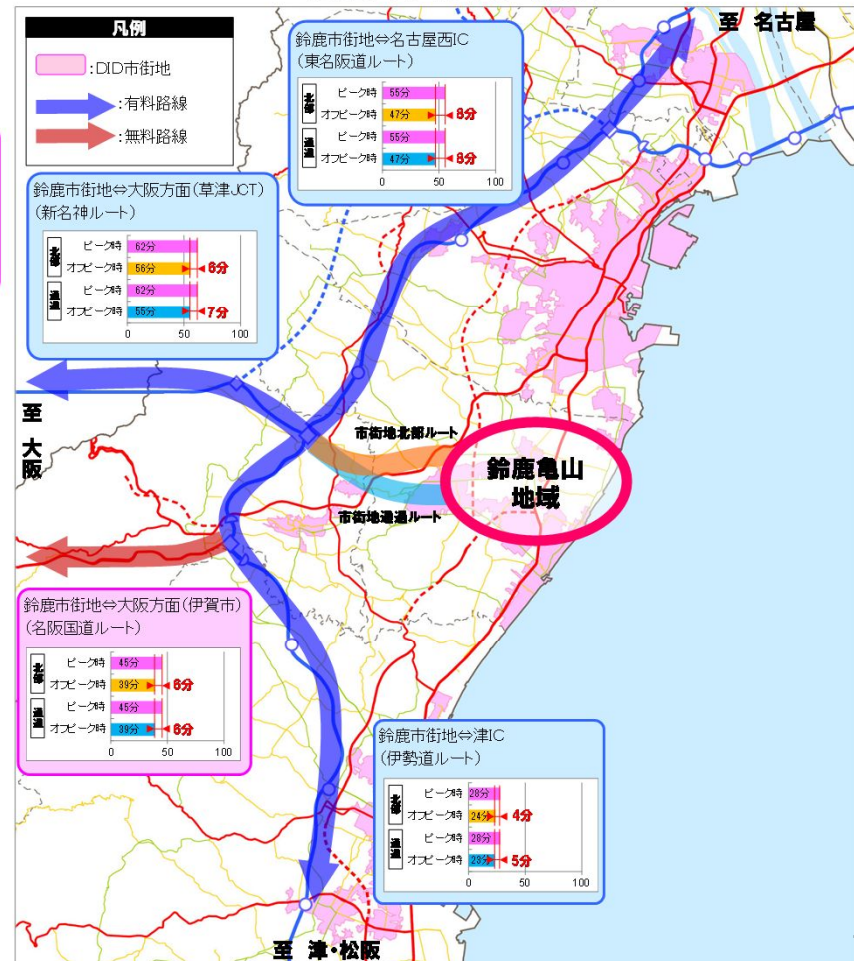
1 - 3 ルート帯案の整備効果 《広域ネットワーク関連》

- 鈴鹿亀山地域との広域的なネットワークは、各方面に多くの所要時間を要しており、また、東名阪道や国道23号は定時性が確保できていないという課題も有している。
- 鈴鹿亀山道路整備により、広域幹線道路ネットワークが強化され、当該地域から各方面への所要時間が削減され、定時性の課題解消も期待される。

鈴鹿亀山地域からの広域幹線道路ネットワーク
 <現 況>



<鈴鹿亀山道路整備後>



H22道路交通センサスにおける混雑時・非混雑時旅行速度より算出（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として算出）

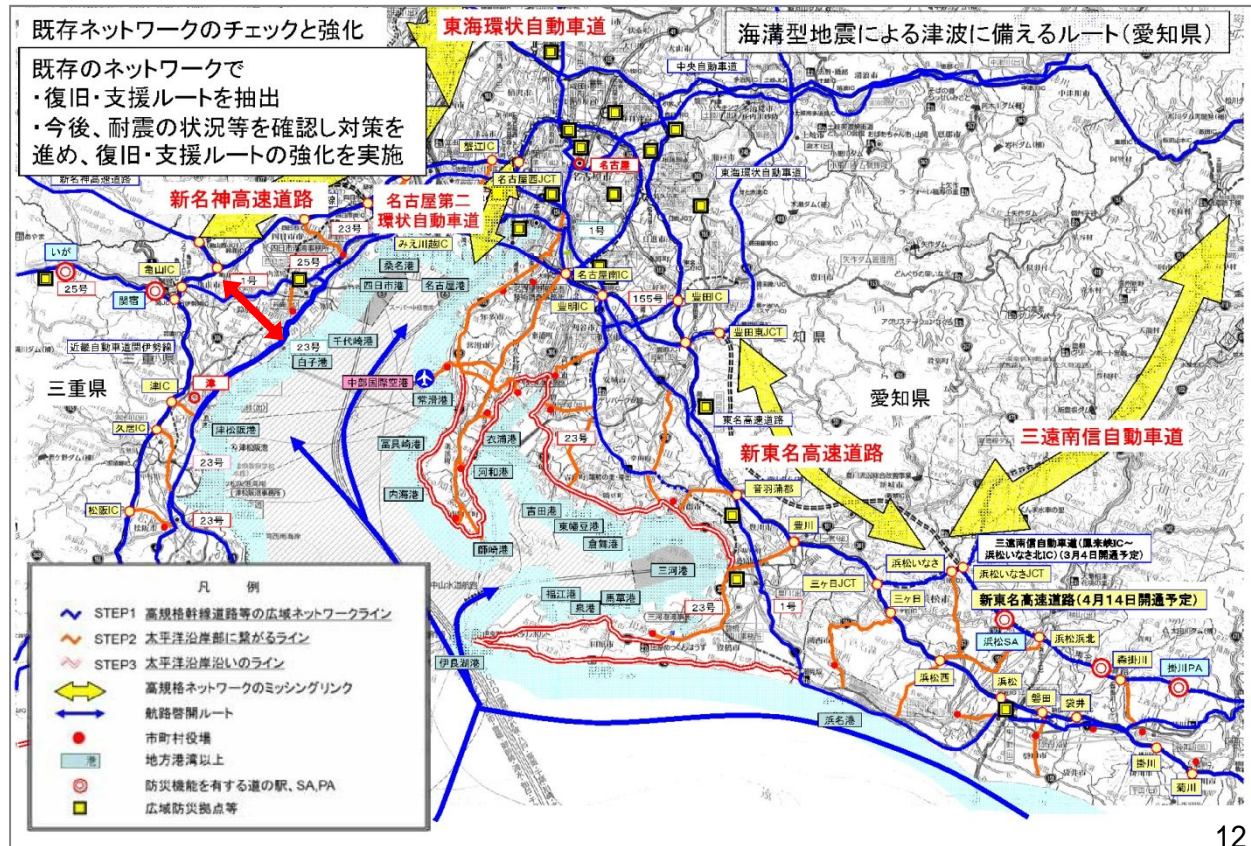
1 - 3 ルート帯案の整備効果 《防災関連》

- 当該地域においては、地域の産業や生活を支える国道23号で、大規模災害時(南海トラフ)において、津波による浸水並びに遮断の影響を受けることが想定される。
- 鈴鹿亀山道路には、耐災性を備えた災害に強い道路であるとともに、道路啓開においては「くしの歯作戦(中部版)」のSTEP1～STEP2の位置づけを担い、災害復旧を支える路線としての機能が期待される。

津波浸水域



中部版くしの歯作戦 中部地方幹線道路協議会資料より



1 - 3 ルート帯案の整備効果 《防災関連》

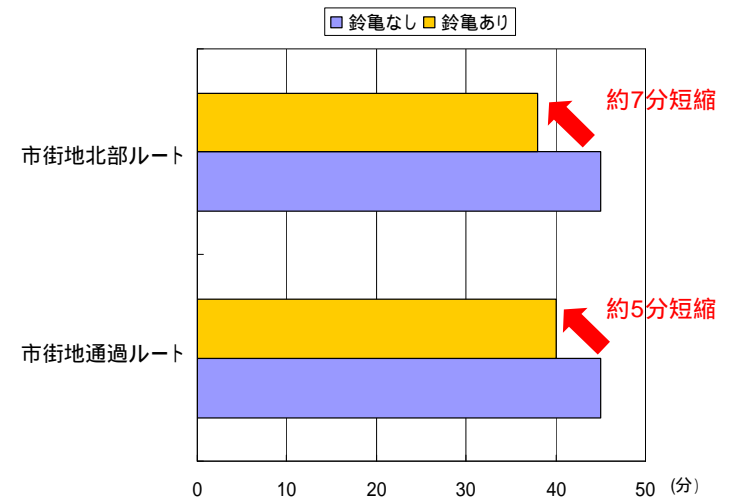
- 当該地域には、2箇所(鈴鹿市、伊賀市)の防災拠点があり、鈴鹿亀山道路の整備により、この拠点間の所要時間が約5～7分短縮される。

<三重県広域防災拠点(伊賀拠点)の特性>

- 東海・東南海・南海地震による被害が少なく、他地域の支援拠点となる。
- 地理的に県西部に位置し、関西地域と接していることから、東海・東南海・南海地震時県外(特に被害の少ない奈良、滋賀方面)からの支援の受け入れ窓口として機能。
- 災害時には県内外の緊急輸送道路の大動脈として機能しうる名阪国道へのアクセス良。
- 大規模災害発生時に伊賀地域、北勢地域、中勢地域等がカバーエリア。(中勢拠点と連携して北勢・中勢地域を援助)



防災拠点への所要時間



[所要時間算出条件]

現況: 民間プロ-ブテ-タ(期間H23年1月～12月の平日
時間帯別旅行速度)からビ-ク時旅行時間を算出
整備後: 鈴鹿亀山道路については80km/h、その他は民間
プロ-ブテ-タの速度から旅行時間を算出

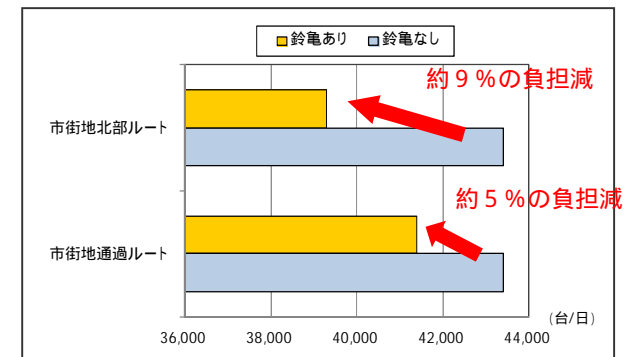
1 - 3 ルート帯案の整備効果 《周辺道路の交通量》

- 鈴鹿亀山道路の整備により、国道1号の負荷軽減の大きな効果が期待される。

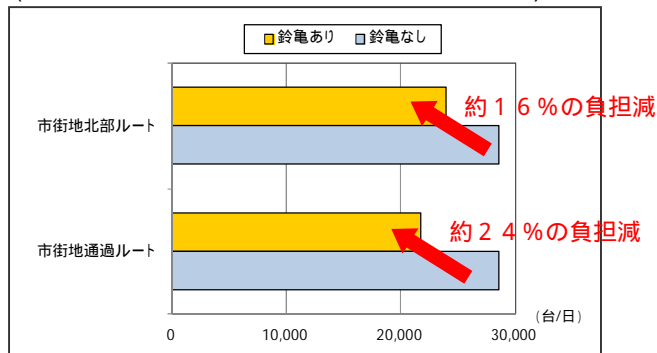
[三重県の緊急輸送道路網]



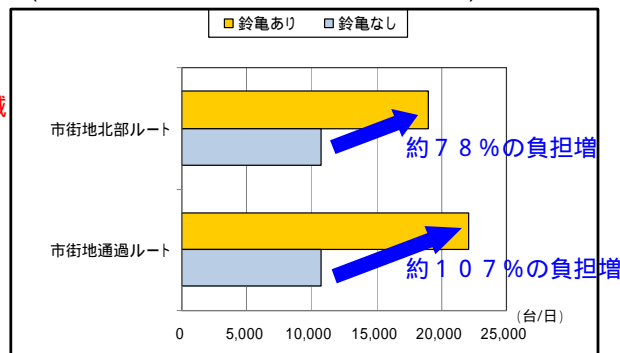
国道1号の交通負荷軽減効果
(断面1：汲川原町～中富田町交差点)



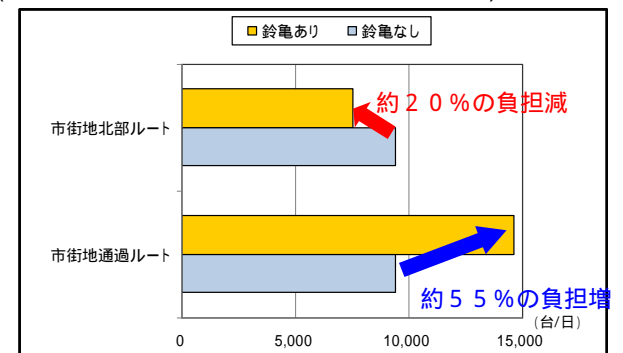
鈴鹿中央線の交通負荷軽減効果 (交通量推計結果より)
(断面2：共進1丁目～汲川原橋南詰交差点)



国道306号の交通負荷変化 (交通量推計結果より)
(断面3：長明寺～八島橋東詰交差点)



三行庄野線の交通負荷軽減効果 (交通量推計結果より)
(断面4：共進1丁目～鈴鹿高校東交差点)



H17センサスに基づく交通量分配 (県作業値)
事業評価時に詳細検討

1 - 3 ルート帯案の影響 《生活・自然環境等への影響》

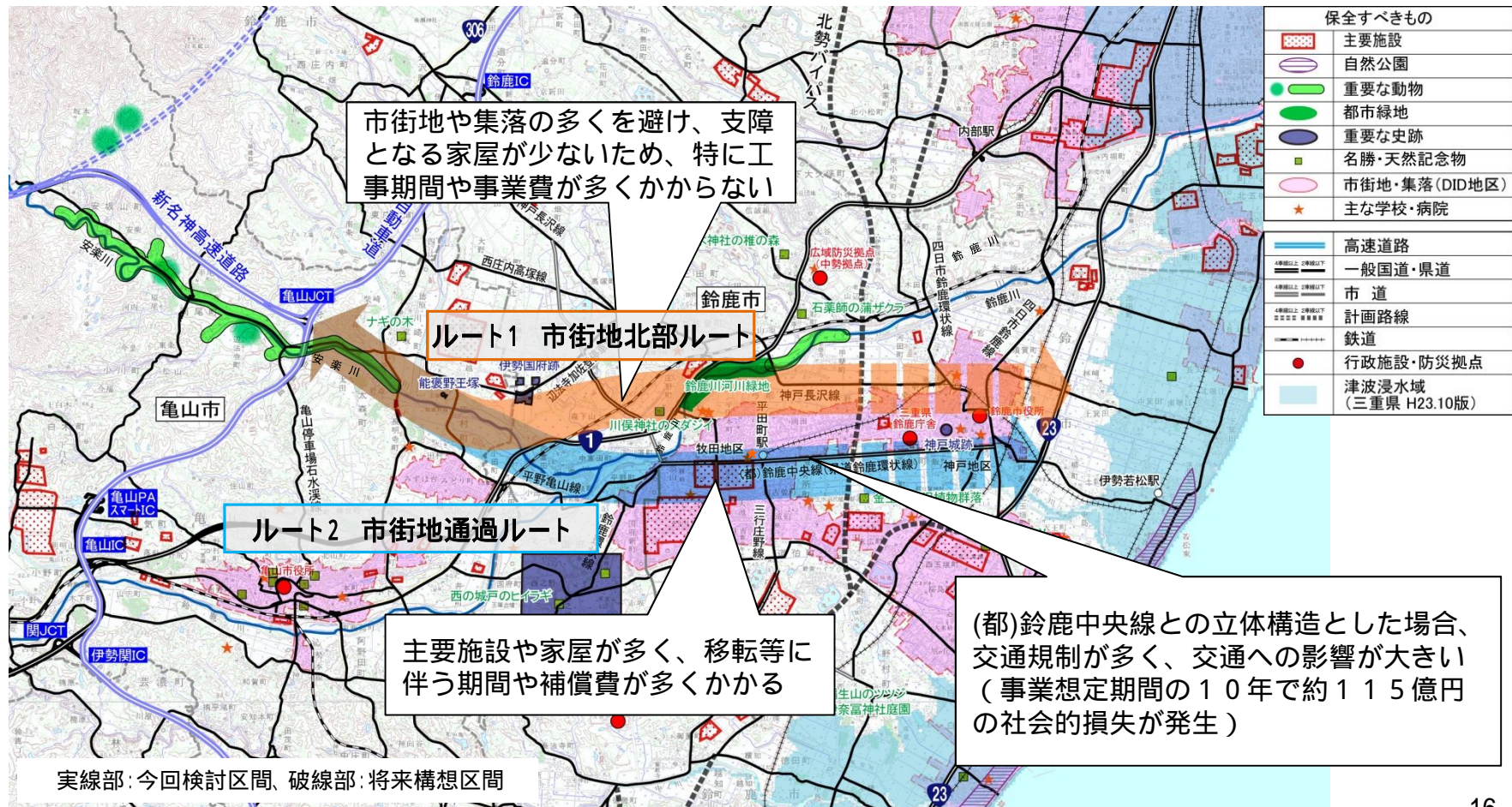
- 道路整備を行う場合に最も気をつけることが重要であると住民が考えている大気質、騒音および超低周波音などについては、ルート1の方がルート2よりも影響を与える可能性が小さいと評価する。
- 植物についてはルート1に、動物や重要な史跡などについてはルート1とルート2のルート帯に含まれ、環境に影響を与える可能性があるとして評価する。ルートを決めた場合には、双方とも道路をかけないように計画し、または、より詳細な環境保全措置等の配慮をします。影響の回避又は低減が図られるものと評価する。
- 各環境要素について、回避が困難又は、必ずしも十分に低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査、予測、評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する。

(2) 選定された環境要素への影響の程度

環境要素	ルート1(市街地北部ルート)	ルート2(市街地通過ルート)
大気質	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を概ね回避するものと予測します。大気質に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を通過するものと予測します。大気質に影響を与える可能性があると評価します。
騒音及び超低周波音	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を概ね回避するものと予測します。騒音及び超低周波音により影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。	・本ルートは、市街地・集落(DID地区)を通過するものと予測します。騒音及び超低周波音により影響を与える可能性があると評価します。
動物	・本ルートは、天然記念物や重要な動物の生息地のうち、安楽川や鈴鹿川を通過するものと予測します。動物に影響を与える可能性があると評価します。	・本ルートは、天然記念物や重要な動物の生息地のうち、安楽川や鈴鹿川を通過するものと予測します。動物に影響を与える可能性があると評価します。
植物	・本ルートは、名勝、重要な植物群落を概ね回避するものの、天然記念物を通過するものと予測します。植物に影響を与える可能性があると評価します。	・本ルートは、名勝、天然記念物や重要な植物群落を概ね回避するものと予測します。植物に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。
生態系	・本ルートは、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避するものと予測します。生態系に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。	・本ルートは、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避するものと予測します。生態系に影響を与える可能性はあるが小さいと評価します。
重要な史跡	・本ルートは、重要な史跡がルート帯に含まれるものと予測します。重要な史跡に影響を与える可能性があると評価します。	・本ルートは、重要な史跡がルート帯に含まれるものと予測します。重要な史跡に影響を与える可能性があると評価します。

1 - 3 ルート帯案の影響 《工事期間中の交通への影響、建設期間、事業費》

- 市街地北部ルート帯は交通規制が少なく、交通への影響は小さいが、市街地通過ルート帯では交通規制が多く、周辺への交通への影響が大きい。
- 市街地北部ルート帯は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が、市街地通過ルート帯は支障となる家屋が多く、建設期間が長期となることが予想される。



1 - 3 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			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	亀山JCT 1~神戸地区(鈴鹿市役所)の所要時間 約29分 亀山JCT~牧田地区(ホンダ鈴鹿製作所)の所要時間 約20分 亀山JCT~御園工業団地の所要時間 約40分 15分インターアクセス面積率(企業誘致等の可能性) 約43% 新たな開発余地の可能性 -	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IC) 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ルート(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
	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			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	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: 民間プロデューサー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ー <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。

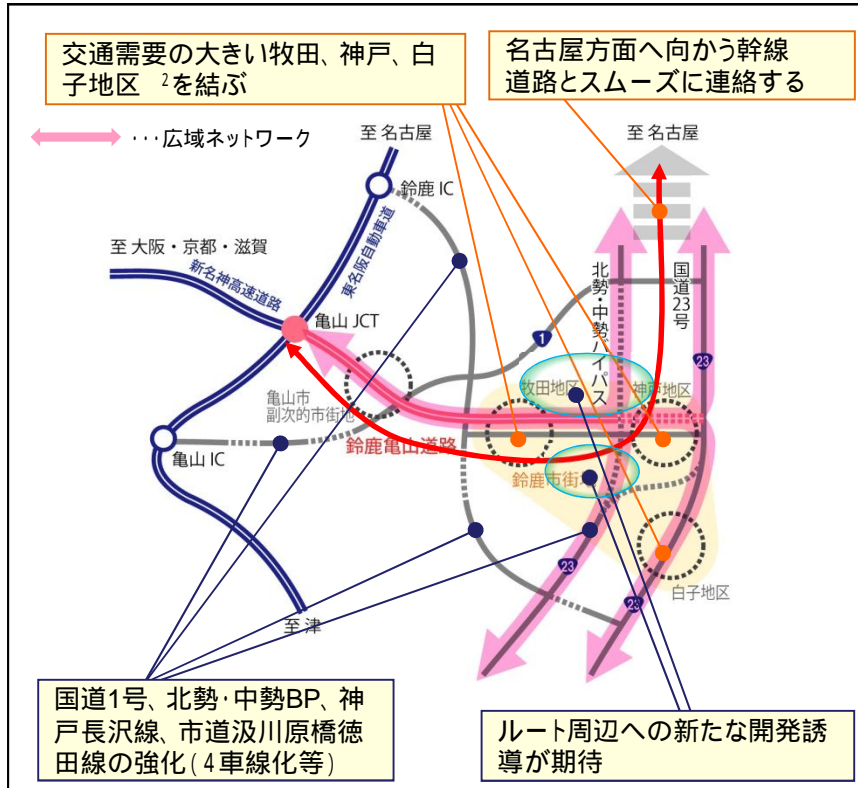
1 - 4.ルート帯案の検討 (第3回有識者委員会で受けた指摘事項に対する修正)

南部ルートを除外した理由について、第3回有識者委員会で、「資料がわかりにくいため表現に工夫が必要である」という指摘を受けたため、P19～21の資料のとおり、表現を修正しました。

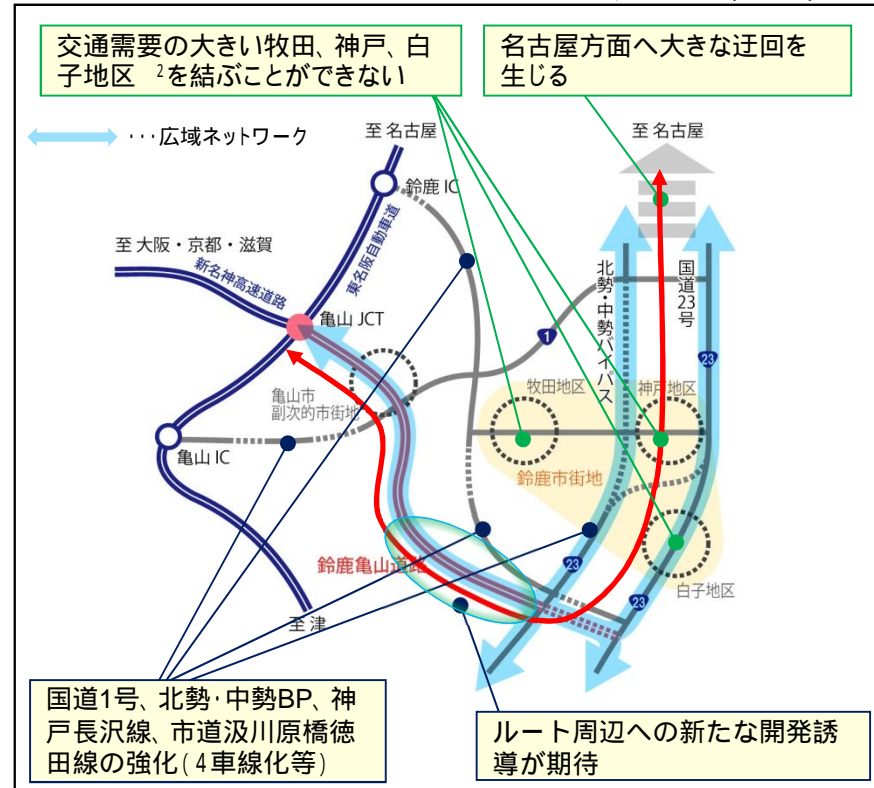
1 - 4 ルート帯案の検討 - 概ねのルート案 -

(1) 通過位置の比較検討

鈴鹿市街地方面を結ぶルート案
 亀山JCTから鈴鹿市街地方面を結ぶ
 延長約10km 推計交通量39,000台(1)



鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案
 亀山JCTから鈴鹿市街地南部を結ぶ
 延長約11km 推計交通量32,000台(1)



1: 推計交通量については、鈴鹿亀山道路が無料であるという条件で算出した参考値である。
 2: 「鈴鹿都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「広域拠点」として位置付け

亀山JCTから白子地区までの所要時間

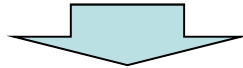
	現況	北・中勢バイパス まで整備時	国道23号まで 整備時
鈴鹿市街地方面を結ぶルート	約41分	約27分	約21分
鈴鹿市街地の南部を結ぶルート		約24分	約20分
差	-	約3分	約1分

国道23号まで接続すれば、
 両ルートの所要時間差はほぼ無い

1 - 4 ルート帯案の検討 - 概ねのルート案 -

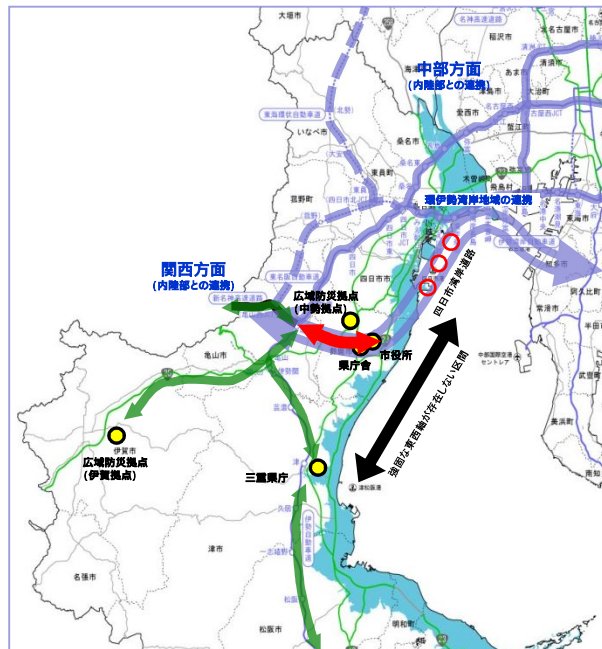
(2) 広域ネットワーク効果の比較検討

- ・ 鈴鹿市街地方面を結ぶルート案と 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案を広域ネットワーク効果について比較検討する

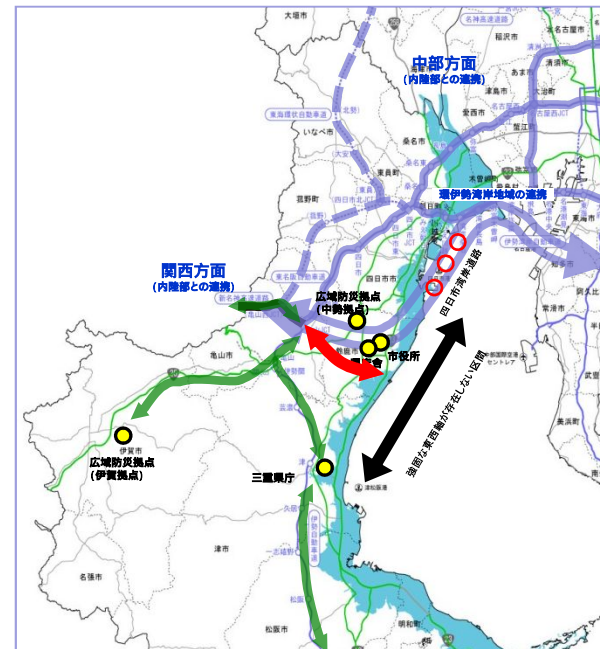


- ・ 鈴鹿市街地方面を結ぶルート案は、県内の行政施設や広域防災拠点間を最短で結び、災害時を含めネットワーク効果が県全域に発現する。また、環伊勢湾地域との連携を強化し、中部圏と関西圏を結ぶ広域ネットワークの一部を担う
- ・ 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案は、強固な東西軸が存在しない約30kmの区間の中央部で、沿岸と高速道路を結び、高速道路からの遠隔地域においては利便性が向上する

鈴鹿市街地方面を結ぶルート案



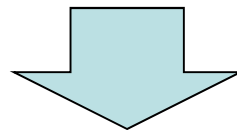
鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案



1 - 4 ルート帯案の検討 - 概ねのルート案 -

(3) 比較検討を踏まえたルート案の評価

鈴鹿市街地方面を結ぶルート案 及び 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案を比較検討した結果、 鈴鹿市街地方面を結ぶルート案は、交通需要の大きい牧田、神戸、白子地区を結び、名古屋方面へ向かう幹線道路とスムーズに連絡するが、 鈴鹿市街地の南部を結ぶルート案は、交通需要の大きい牧田、神戸、白子地区を結ぶことはできないとともに、名古屋方面へ大きな迂回を生じる。



鈴鹿市街地方面を結ぶルート案について、詳細な検討を行う