

1. 都市計画対象道路事業の名称

都市計画道路 鈴鹿亀山道路

2. 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称：三重県

代表者の氏名：三重県知事 鈴木 英敬

住所：三重県津市広明町 13 番地

3. 都市計画対象道路事業の目的及び内容

3.1. 都市計画対象道路事業の目的

鈴鹿亀山道路は、鈴鹿市から亀山市（東名阪自動車道の亀山ジャンクション付近）に至る路線です。当該地域は、産業集積地にあるものの、高速道路へのアクセスに時間を要し、新たに整備された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です。また、南海トラフ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中、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です。

以上の解決が必要な課題と求められる機能から、当該道路の政策目標は以下の3点とし、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の早期実現を目指します。

1. 日本有数のものづくり地域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

3.2. 都市計画対象道路事業の内容

3.2.1. 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築

3.2.2. 都市計画対象道路事業実施区域

1) 区域

都市計画対象道路事業実施区域は、図 3.2-1 に示すとおりです。

2) 通過する行政区

三重県鈴鹿市、三重県亀山市

3.2.3. 都市計画対象道路事業の規模

道路延長 約 10.5km

3.2.4. 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数 4車線

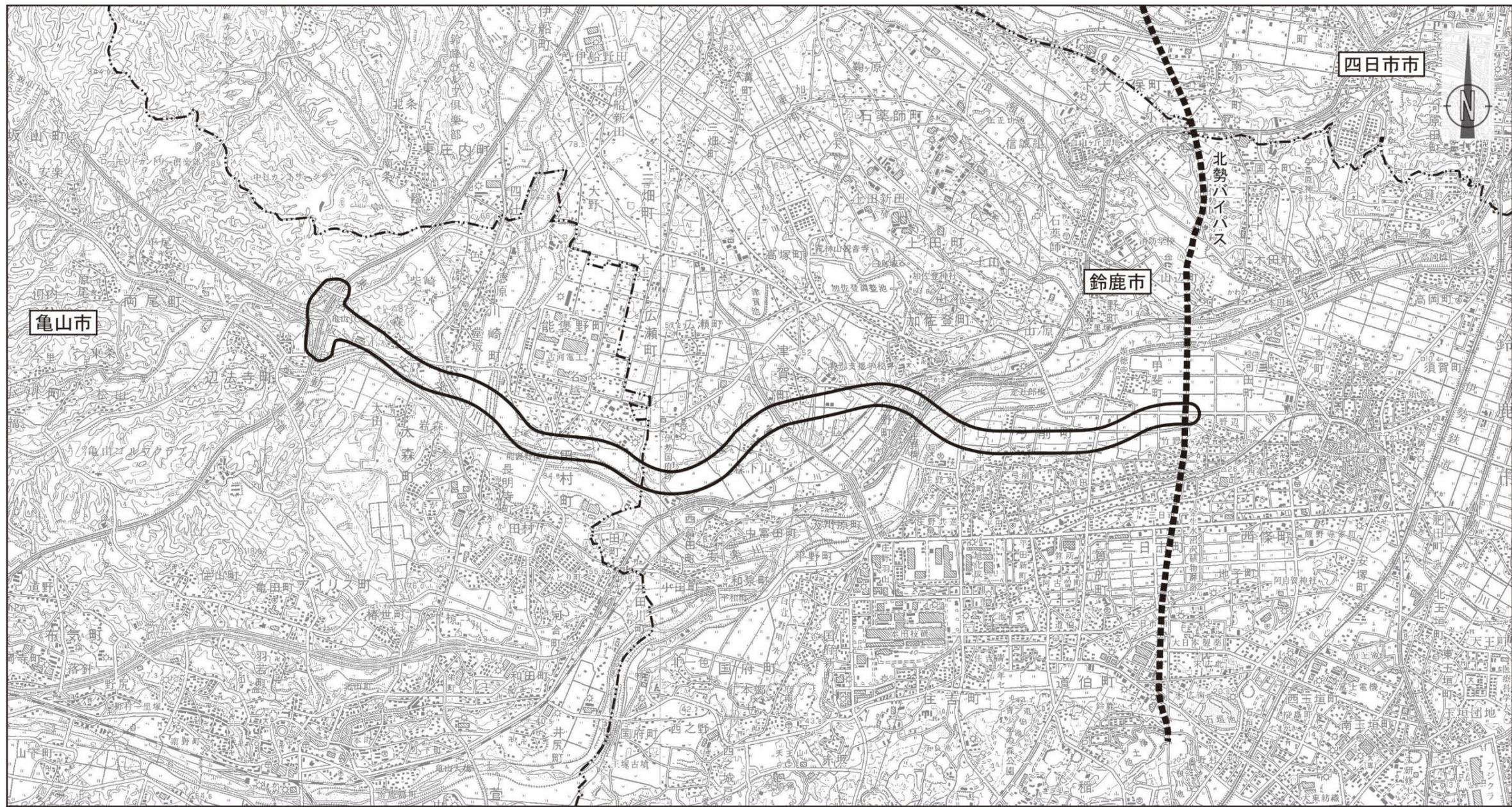
3.2.5. 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度 80km/h

3.2.6. 都市計画対象道路事業に係る道路の区間

起 点 : 三重県鈴鹿市野辺町字上ノ長

終 点 : 三重県亀山市辺法寺町字大增



凡例	
記号	名称
	都市計画対象道路事業実施区域

図番号	図 3.2-1
図名	都市計画対象道路事業 実施区域図
S = 1:50,000 	

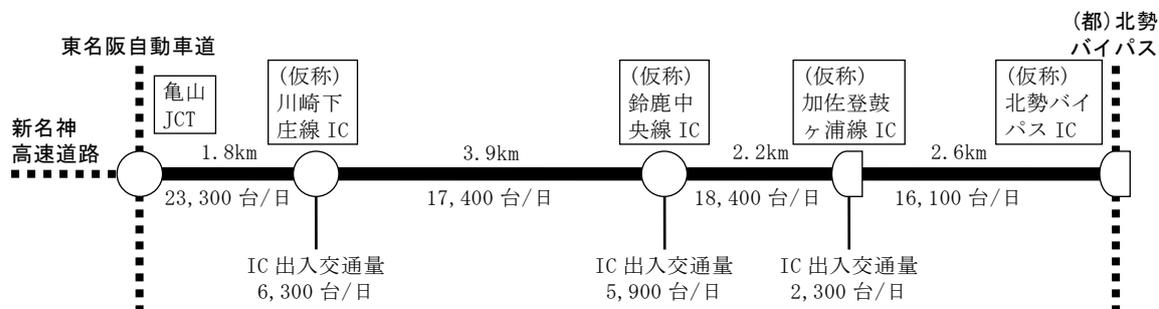
3.2.7. 都市計画対象道路事業に係る道路の区分、計画交通量及び構造の概要

1) 道路の区分

区分 第1種第3級

2) 計画交通量

2030年（令和12年）における計画交通量は、以下のとおりです。なお、計画交通量の算出方法については、巻末資料の資料-1に示します。



注) 計画交通量は、平成22年度全国道路交通情勢調査結果を踏まえて推計したものです。

図 3.2-2 計画交通量

3) 構造の概要

都市計画対象道路の道路構造は、土工（盛土・切土）及び橋梁・高架で計画しています。主な構造における標準断面は、図 3.2-3 に示すとおりです。

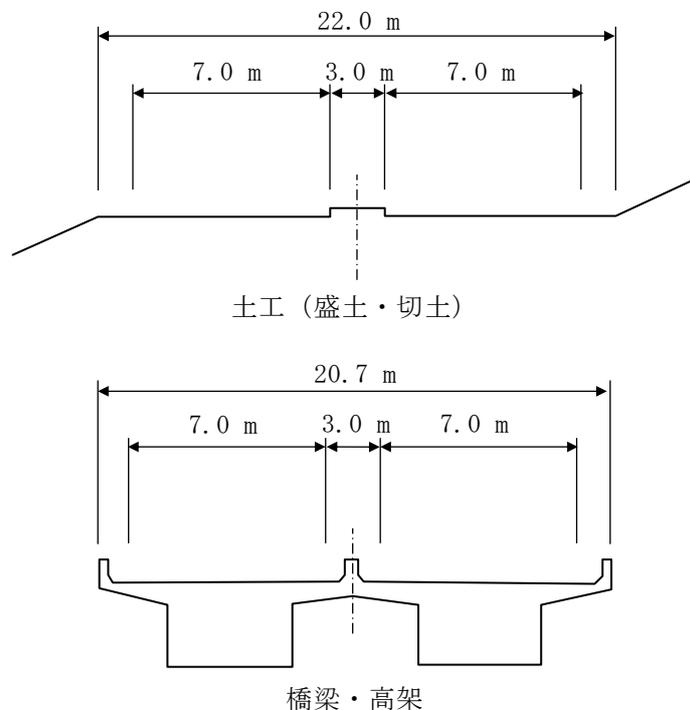


図 3.2-3 主な構造における標準断面

3.2.8. 都市計画対象道路事業に係る工事計画の概要

1) 概要

都市計画対象道路事業の主要な工事としては、土工（盛土・切土）、橋梁・高架の実施を予定しています。

2) 施工方法

施工方法、工事期間等の具体的・詳細な計画は、事業実施段階における地質調査等を基に詳細設計を行った後に決定することになります。

現時点で想定される各工事の施工手順の概要は、図 3.2-4 に示すとおりです。

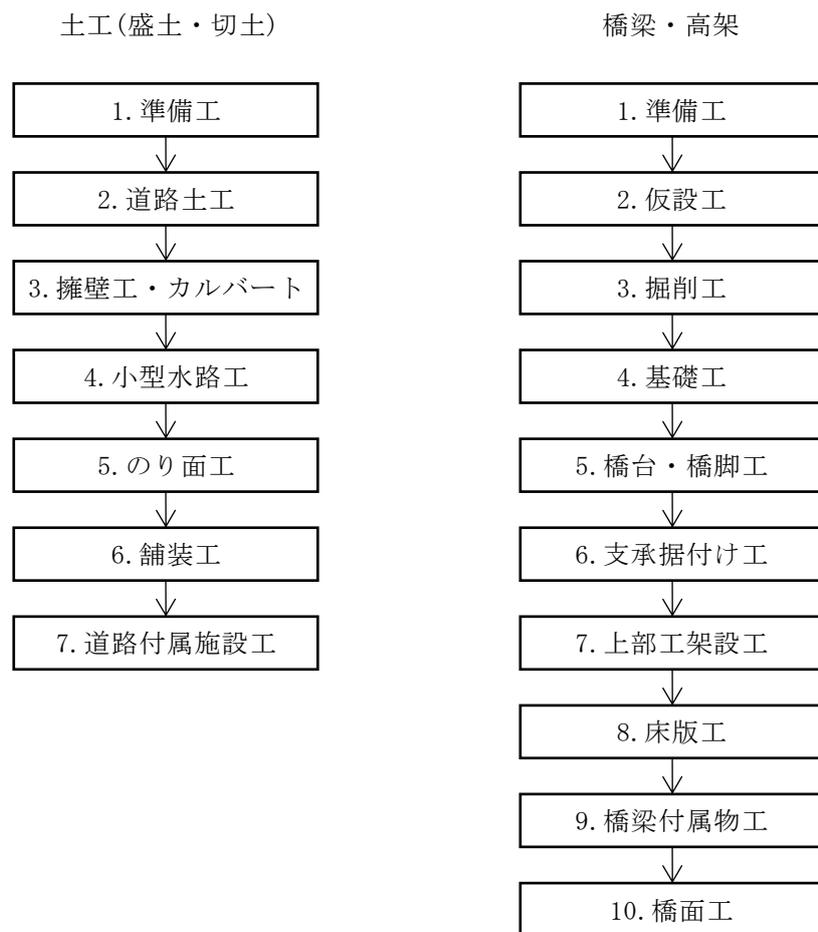


図 3.2-4 施工手順の概要

3) 作業内容

現時点で想定される各工事の主な工種は、表 3.2-1 に示すとおりです。

表 3.2-1 各工事の主な工種

工事区分	工種	主な工種の内容
土工 (盛土・切土)	1. 準備工	工事用道路の造成
	2. 道路土工	路体盛土工、路床盛土工、法面整形工
	3. 擁壁・カルバート工	擁壁工、ボックスカルバート工
	4. 小型水路工	側溝工、函渠工等の排水施設の設置
	5. のり面工	植生工
	6. 舗装工	路盤工、舗装工
	7. 道路付属施設工	区画線工、縁石工、境界工、路側及び中央帯の防護柵工、道路標識の設置
橋梁・高架	1. 準備工	工事用道路の造成
	2. 仮設工	土留工、仮締切工
	3. 掘削工	掘削工、床掘工
	4. 基礎工	場所打杭工、ケーソン工、深礎工
	5. 橋台・橋脚工	鉄筋工、型枠工、コンクリートの打設
	6. 支承据付け工	支承の据付け
	7. 上部工架設工	鋼桁の架設またはコンクリート桁の架設
	8. 床版工	鋼床版の設置、鉄筋工、型枠工、コンクリートの打設
	9. 橋梁付属物工	落橋防止装置、伸縮装置、排水施設、高欄等の設置
	10. 橋面工	橋面排水工、橋面防水工、舗装工

4) 都市計画決定後の事業フロー

都市計画決定後の事業の流れは図 3.2-5 に示すとおりです。

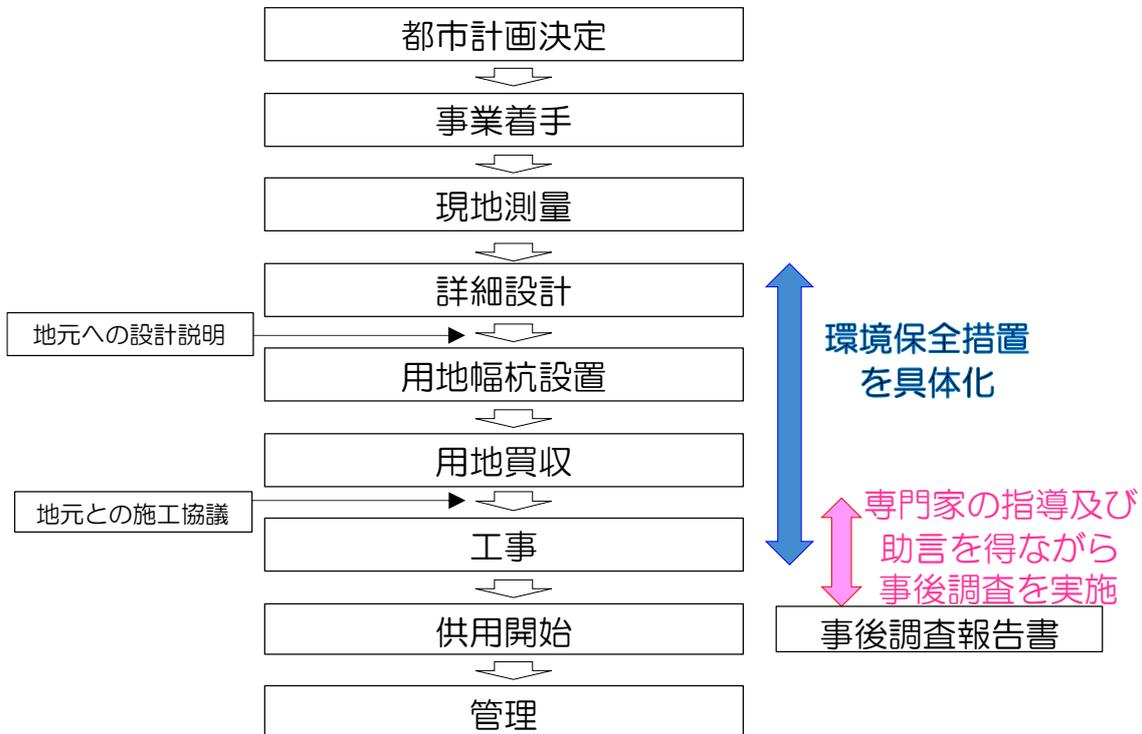


図 3.2-5 道路事業・環境保全の主な流れ

3.2.9. 都市計画対象道路事業に係る道路のインターチェンジ等区域の位置

1) インターチェンジ等の位置

都市計画対象道路事業に係るインターチェンジ及びジャンクション並びに連絡予定道路（以下、「インターチェンジ等」という。）は、表 3.2-2 に示すとおりです。また、インターチェンジ等の概ねの位置は、図 3.2-6 に示すとおりです。

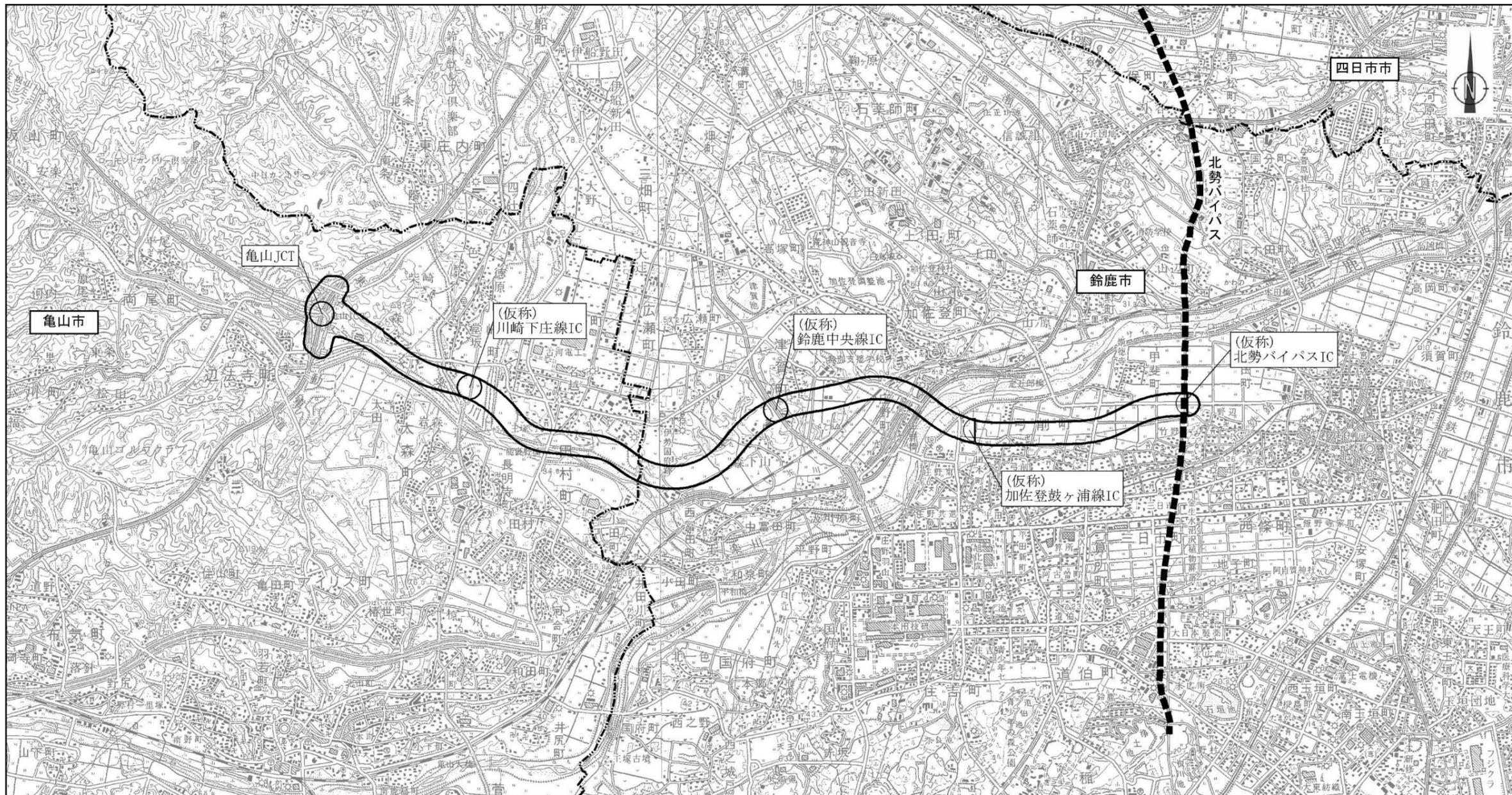
なお、都市計画対象道路本線は新名神高速道路と接続します。

表 3.2-2 インターチェンジ等

インターチェンジ及びジャンクションの名称	連絡予定道路の名称
(仮称)北勢バイパスインターチェンジ	都市計画道路 北勢バイパス
(仮称)加佐登鼓ヶ浦線インターチェンジ	都市計画道路 加佐登鼓ヶ浦線
(仮称)鈴鹿中央線インターチェンジ	都市計画道路 鈴鹿中央線
(仮称)川崎下庄線インターチェンジ	都市計画道路 川崎下庄線
亀山ジャンクション	東名阪自動車道

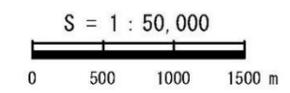
2) 休憩施設の有無

都市計画対象道路事業においては、休憩施設の設置の計画はありません。



凡例	
記号	名称
○	インターチェンジ等
□	都市計画対象道路事業実施区域

図番号	図 3.2-6
図名	インターチェンジ等の概ねの位置



3.2.10. その他の事業の内容に関する事項

1) 環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

(1) 計画段階環境配慮書までの検討の経緯

都市計画対象道路事業の概略計画案（ルート帯）の検討においては、早い段階から県民等の意見を聴取し、公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（素案）に基づくPI（パブリック・インボルブメント）プロセス及び環境影響評価法に基づく計画段階環境配慮書（以下「配慮書」という。）の手続きを踏まえ、計画に反映することとしました。

概略計画案（ルート帯）の検討にあたっては、アンケート調査や参加型意見交換会（100人協議会）での県民等の意見、有識者委員会での有識者の意見等を聴取し、環境の保全等に関して道路整備による効果・改善される点、道路整備による影響などを総合的に検討しました。実施したこれらの意見聴取の状況は、図 3.2-7 に示すとおりです。

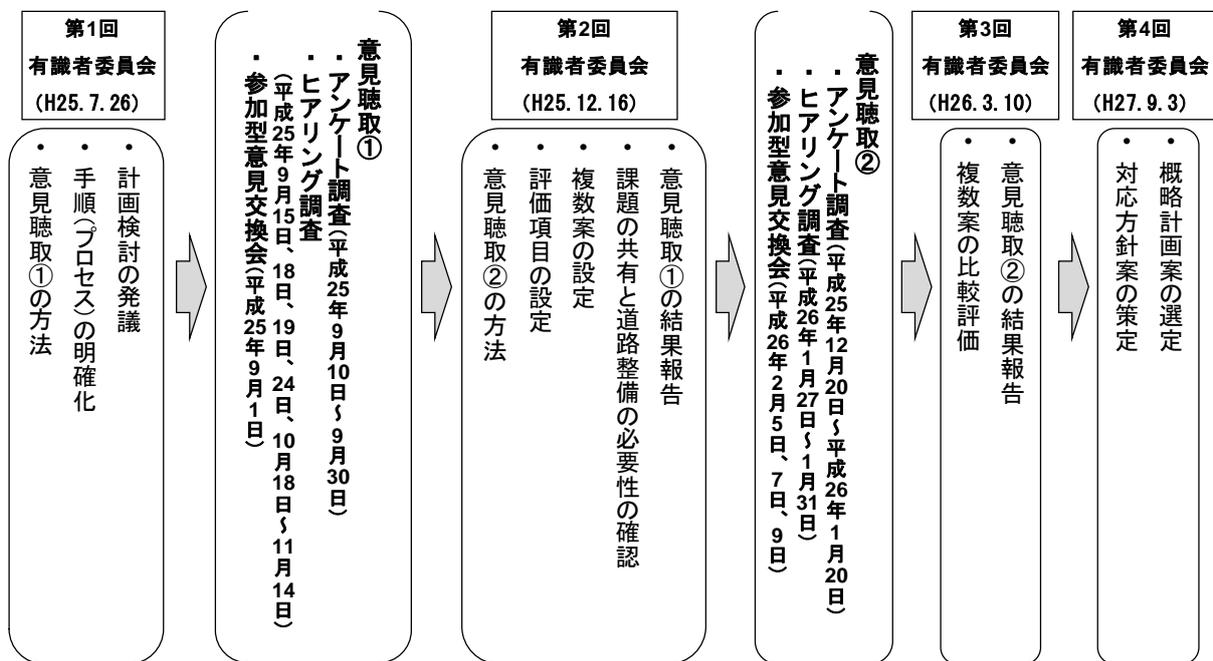


図 3.2-7 意見聴取の状況

第1回有識者委員会において、概略計画の検討プロセスを明確化し、計画検討の発議を行いました。

第2回有識者委員会において、政策目標の達成に寄与し、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の早期実現を目指す複数案として、高速道路と亀山ジャンクション付近で接続し、交通需要の大きな拠点（鈴鹿市街地）を經由し、北勢バイパスに接続する2案を選定しました。（図 3.2-8）

なお、現道活用は課題の解決や政策目標の達成が困難なため、設定しませんでした。

- ・ルート1 市街地北部ルート 道路延長約10km

生活環境の保全を重視し、周辺道路と連携して経済的に課題解決を図る案

始点：三重県鈴鹿市（北勢バイパス竹野町付近）

終点：三重県亀山市（亀山ジャンクション付近）

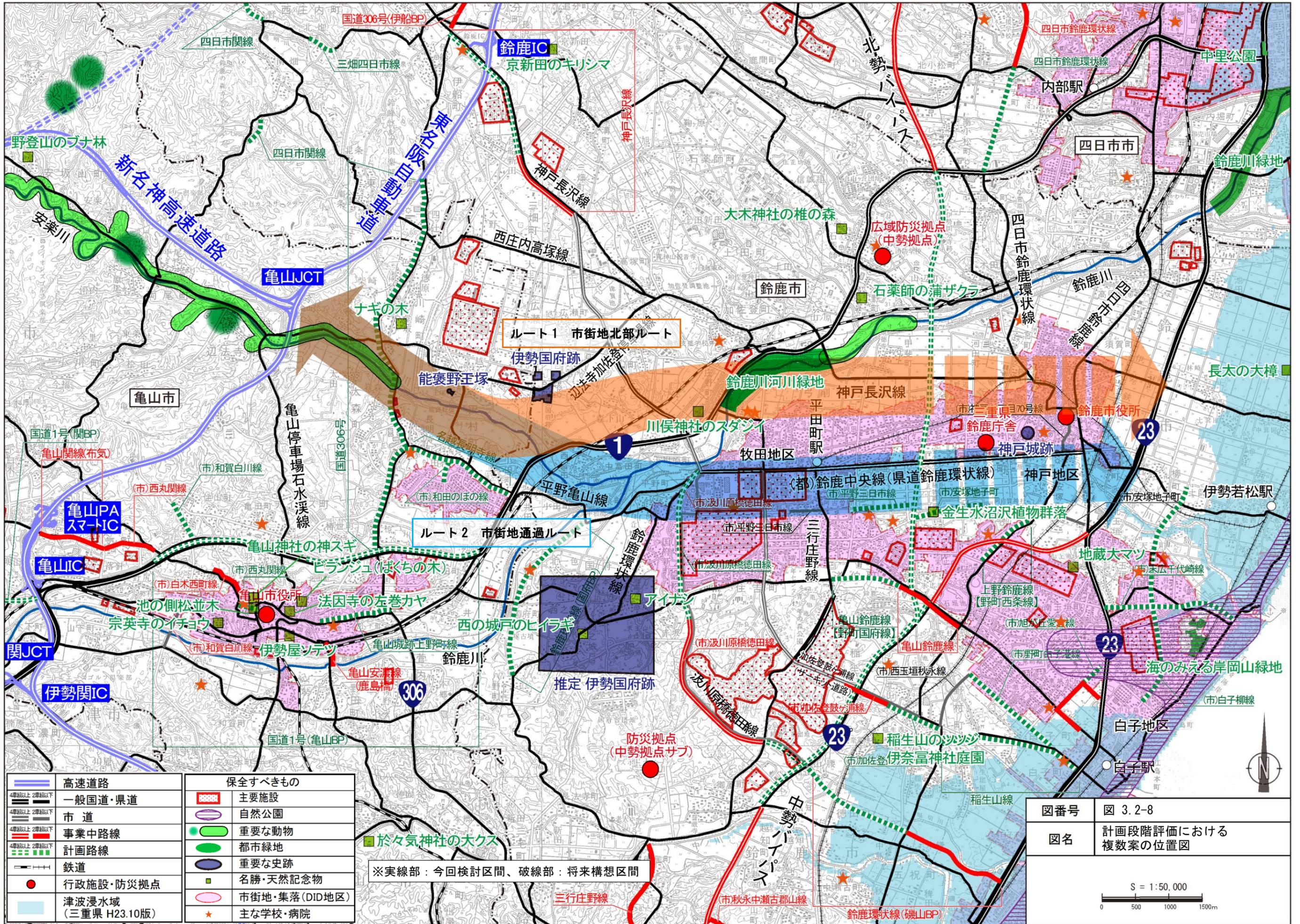
- ・ルート2 市街地通過ルート 道路延長約10km
市街地と直接連絡して当該道路で課題解決を図る案
始点：三重県鈴鹿市（北勢バイパス三日市町付近）
終点：三重県亀山市（亀山ジャンクション付近）

第3回有識者委員会において、これらの複数案について、比較評価を行い、環境面において、以下の結果が得られました。

ルート1：市街地を回避するため、生活環境への影響はルート2よりも小さくなるが、自然環境への影響はルート2よりも大きくなると考えられます。

ルート2：市街地を通過するため、生活環境への影響はルート1よりも大きくなるが、自然環境への影響はルート1よりも小さくなると考えられます。

以上の検討結果を踏まえて、配慮書に反映しました。



	高速道路		保全すべきもの
	一般国道・県道		主要施設
	市道		自然公園
	事業中路線		重要な動物
	計画路線		都市緑地
	鉄道		重要な史跡
	行政施設・防災拠点		名勝・天然記念物
	津波浸水域 (三重県 H23.10版)		市街地・集落(DID地区)
			主な学校・病院

※実線部：今回検討区間、破線部：将来構想区間

図番号	図 3.2-8
図名	計画段階評価における 複数案の位置図
 S = 1:50,000	

(2) 計画段階環境配慮書以降環境影響評価評価書までの検討の経緯

第4回有識者委員会において、比較評価結果を基に、2つのルート帯案の優位性を評価した結果、有識者委員会からは、政策目標の達成がより一層期待でき、生活環境の保全に優れる「ルート1 市街地北部ルート」を選定することが妥当であるとの意見をいただきました。

また、選定したルート帯案を実施するにあたっての対応方針を以下のとおりとしました。

- ・自然環境や重要な史跡等への配慮

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します。特に、ルート1は、植物（天然記念物）への影響の可能性があるとして評価しているため、計画ルートの詳細な検討にあたり、できる限り配慮します。

- ・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します。

以上の計画検討プロセスにおいていただいた有識者委員会や県民等の意見を踏まえ、平成27年9月16日、三重県知事によりルート帯が決定されました。

加えて、配慮書に対する国土交通大臣意見、三重県知事意見、鈴鹿市長意見及び亀山市長意見を踏まえて環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）に反映し、平成27年11月10日に公告しました。なお、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定にあたり、学識者ヒアリングを実施し、専門的視点から指導・助言をいただきました。

その後、方法書に基づく現地調査及び予測・評価を実施し、その結果から環境保全措置及び事後調査の検討を行いました。

以上の環境への影響の検討及び方法書に対する地域住民等からの意見並びに三重県知事意見を踏まえて、環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）を作成しました。なお、準備書のとりまとめにあたり、学識者ヒアリングを実施し、専門的視点から指導・助言をいただきました。準備書の公告、縦覧後、三重県知事、国土交通大臣等の意見を取り入れ、必要に応じ準備書の内容を見直した上で、評価書を作成しました。

配慮書から評価書の作成までの経緯は図 3.2-9 に示すとおりです。

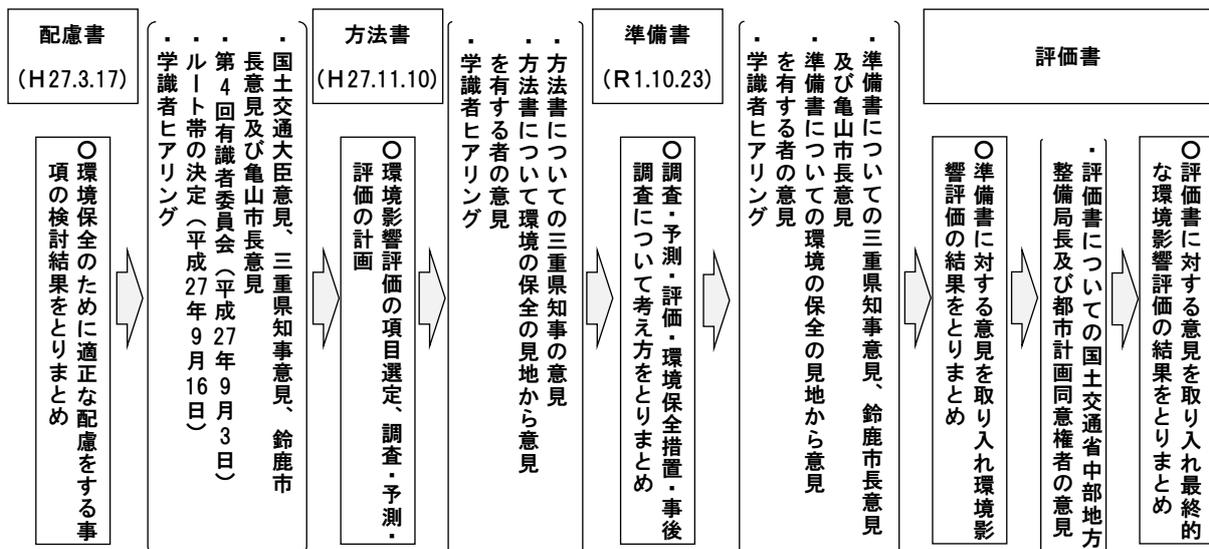


図 3.2-9 配慮書から評価書の作成までの経緯

2) 環境保全の方針

(1) 道路事業における一般的な環境保全の方針

- ・一定規模以上の建設機械は、排出ガス対策型機械、低騒音型、低振動型の機械を採用します(「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(平成 12 年法律第 100 号)に基づく特定調達品目等の使用に努めます)。
- ・工事中に汚染土壌の存在に係る情報及び事実が確認された場合は、「土壌汚染対策法」(平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号、最終改正：平成 29 年 6 月 2 日法律第 45 号)、「ダイオキシン類対策特別措置法」(平成 11 年 7 月 16 日法律第 105 号、最終改正：平成 26 年 6 月 18 日法律第 72 号)、「建設工事で遭遇する地盤汚染対応マニュアル[改訂版]」(平成 24 年 4 月、土木研究所)、「建設工事で遭遇するダイオキシン類汚染土壌対策マニュアル[暫定版]」(平成 17 年 12 月、土木研究所)、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル[暫定版]」(平成 22 年 3 月、国土交通省)、「建設工事で遭遇する廃棄物混じり土対応マニュアル[暫定版]」(平成 21 年 10 月、土木研究所)の規定に準じて対処します。
- ・工事中に埋蔵文化財等が発見された場合は、事前の届出を含め、「文化財保護法」(昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号、最終改正：平成 30 年 6 月 8 日法律第 42 号)の規定に基づき対処します。
- ・建設工事に伴う副産物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号、最終改正：令和元年 6 月 14 日法律第 37 号)等の規定に基づき再利用に努めるとともに適正に処理します。
- ・施工段階における低燃費型建設機械の使用、工事車両のアイドリングストップや省資源・省エネルギーに配慮した建設資材の使用等を採用することにより、温室効果ガス発生量の削減に積極的に努めます。
- ・地球温暖化対策の推進に関する法律(平成 10 年法律第 117 号)に基づき、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、地球温暖化対策の推進に係る関係地方公共団体の実行計画と連携して、温室効果ガス排出量の削減等が行われるよう配慮します。

(2) 当該事業における一般的な環境保全の方針

ア 計画・設計

- ・都市計画対象道路の平面計画は、集落、重要な動植物の生息地・繁殖地・生育地及び史跡(能褒野王塚古墳、庄野宿等)等の通過をできる限り避けた計画とします。
- ・都市計画対象道路の縦断計画は、地下水脈への影響を極力小さくするために、重要な地形(水沢扇状地)等の改変をできる限り避けた計画とします。
- ・都市計画対象道路の橋梁は、河川改変を極力小さくするために、渡河部において橋長を極力短くする計画とします。
- ・本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握について検討を行います。

イ 工事の実施

- ・工事施工ヤード及び工事用道路は、既存道路及び都市計画対象道路上を極力利用する計画とします。
- ・都市計画対象道路の土工部の工事実施時は、土工部からの濁水及び土砂の流出に

配慮します。

- ・ 都市計画対象道路の河川域内における工事実施時は、河川及びその周辺への濁水及び土砂の流出に配慮します。
- ・ 保全対象動物及び植物の生息地・生育地近傍で工事を実施する場合は、必要に応じて立ち入り防止柵の設置や作業員への教育を行います。
- ・ 工事用車両の運行にあたっては、丁寧な運転を励行します。
- ・ 工事の実施に伴いゾウやワニ等の化石が発掘された場合は、工事を一時的に中断するとともに、関係機関へ速やかに連絡を行います。
- ・ 建設廃棄物の処理に当たっては、再資源化または有価物としての使用に努め、処理・処分量を抑制します。
- ・ 建設発生土の仮置場を設置する場合は、その設置場所の選定に当たり、周辺の生活環境及び自然環境への影響が懸念される区域を回避するとともに、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適切な管理を図ります。
- ・ 建設機械の稼働等により、騒音が発生する工事は原則として昼間に行います。
- ・ 既存道路の道路交通を確保しながら施工する必要がある箇所においては、極力夜間作業を少なくする計画とします。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

- ・ 都市計画対象道路供用後の排水系統は、水生生物の生息域への影響を回避又は低減するために、排水先や上下流の連続性に配慮します。
- ・ 都市計画対象道路の法面等は、基本的に周囲の植生等に配慮した早期緑化をすることとし、総合対策外来種及び定着予防外来種は使用しないこととします。
- ・ 都市計画対象道路及びそれに付随する構造物等は、周辺環境に調和するよう工夫し、良好な景観の形成に努めます。
- ・ 都市計画対象道路のデザイン等は、三重県、鈴鹿市及び亀山市で策定されている景観条例等に配慮します。
- ・ 都市計画対象道路周辺における人と自然との触れ合いの活動の場は、保全に努めます。