

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)を短絡で直接連絡し、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

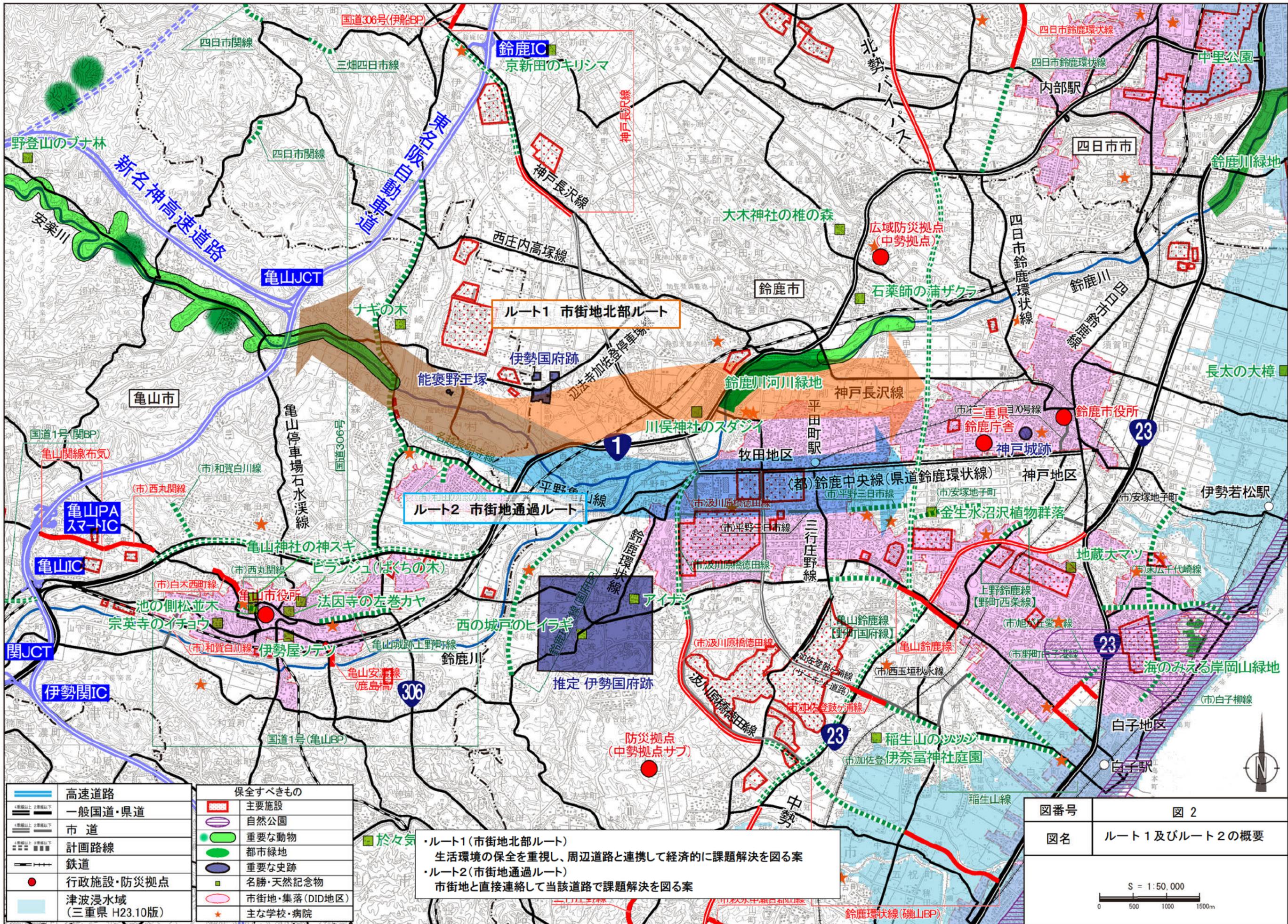
【算出条件】<産業支援関連、防災関連>現況:民間プロデューサーのピーク時旅行時間/整備後:鈴鹿亀山道路は80km/h、その他は民間プロデューサー<広域ネットワーク関連>H22道路交通センサスより算出(鈴鹿亀山道路区間は交通量推計(県作業値)の最終配分速度を混雑時、平均速度を非混雑時)<周辺主要道路の交通量>H17センサスに基づく交通量分配(県作業値)<工事期間中の交通への影響>建設期間中の通行規制(鈴鹿中央線:2車線規制、10年間を想定)により算出<事業費>国土交通省地方整備局の「高規格道路調査とりまとめ要綱」に準じて算出。単価は工事費概算単価表を採用。用地費は平成18年度業務の単価を採用。

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。

ルート帯案の比較評価結果

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>



	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
	計画路線		重要な動物
	鉄道		都市緑地
	行政施設・防災拠点		重要な史跡
	津波浸水域 (三重県 H23.10版)		名勝・天然記念物
			市街地・集落(DID地区)
			主な学校・病院

・ルート1(市街地北部ルート)
 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
 ・ルート2(市街地通過ルート)
 市街地と直接連絡して当該道路で課題解決を図る案

図番号 図 2

図名 ルート1及びルート2の概要

S = 1:50,000

0 500 1000 1500m