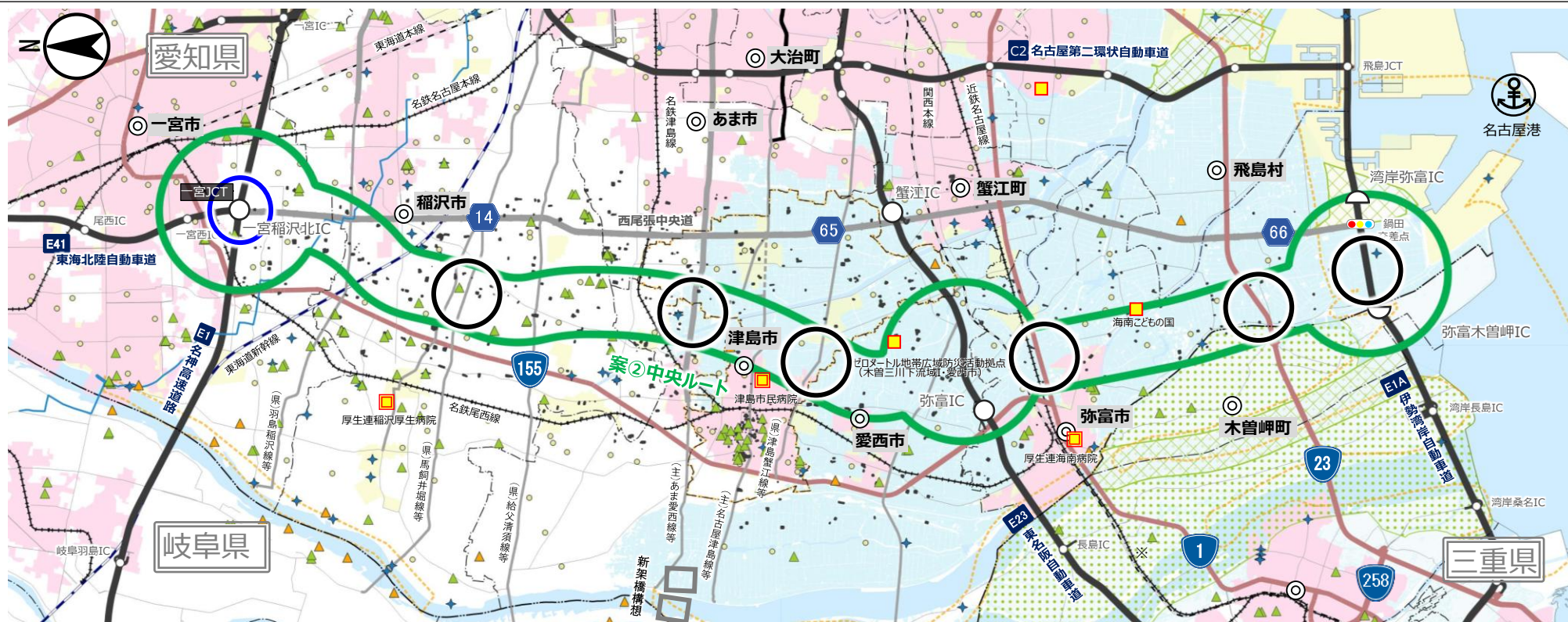


対応方針（案）

- 海部地域の概ね中央部を経過することで名古屋港を含む地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地形成が最も期待できる【案② 中央ルート】とする。
- インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮する。
- 一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携する。



※具体的な道路構造の検討に際し、生活環境への影響（大気質、騒音等）、自然環境への影響（動植物等）、景観への影響（景観資源等）、工事中の地域への影響（現道交通・工事期間等）をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。

< 凡 例 >

- | | | |
|-----------------|------------|--------------|
| ▲ 重要な植物種・群落の生育地 | ● 主要施設（学校） | ■ 人口集中地区（R2） |
| ▲ 重要な動物種の生息地 | ◎ 市役所・町村役場 | ■ 市街化区域 |
| ★ 景観資源・眺望点 | ■ 鳥獣保護区 | ■ 神社仏閣 |
| ■ 広域防災拠点 | ■ 自然公園 | ■ 津波浸水想定区域 |
| ■ 災害拠点病院 | ■ 自然環境保全地域 | |

< 凡 例 >

- | | |
|-------------|-------------|
| — 高速道路、都市高速 | — 東海道新幹線 |
| — 国道 | — JR在来線 |
| — 県道（4車線） | ++++ 私鉄・地下鉄 |
| — 県道（2車線） | --- 県境 |
| | --- 市町村境 |

< 凡 例 >

- | |
|-------------------------------|
| — 案② 中央ルート |
| ○ インターチェンジ検討位置 |
| ※インターチェンジ形状（フル・ハーフ等）を示すものではない |
| ○ 既設インターチェンジ（機能強化） |