

令和 3 年 2 月 26 日
国土交通省中部地方整備局
名 四 国 道 事 務 所

西知多道路における直轄調査結果の送付について

記者発表資料

1. 概 要

この度、国道247号 ^{にしちた}西知多道路における直轄調査結果がまとまりましたので、愛知県に送付したことをお知らせします。

2. 資 料

- ・別紙 : 西知多道路に係る直轄調査結果

3. 配布先 中部地方整備局記者クラブ

4. 問合せ先

国土交通省中部地方整備局 名四国道事務所

副所長 ^{いいだ あきひろ} 飯田 明弘

計画課長 ^{やぐち けんじ} 矢口 謙史

TEL : 052-823-7911 (代表) FAX : 052-823-7919 (代表)

ホームページアドレス <https://www.cbr.mlit.go.jp/meishi/>

【求められる機能】

○中部国際空港への道路ネットワークの代替性確保

中部国際空港への道路ネットワークである知多半島道路は、事故等による通行支障があり、代替路となる国道247号は、南部区間に旅行速度低下や津波浸水想定区域等の課題があるため、ダブルネットワークの確保が必要。

○空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保

西知多道路にはミッシングリンクが残っており、移動にあたって主要渋滞箇所を経由する等、更なる交通集中の懸念があるため、リニア中央新幹線の開業も見据え、空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保が必要。

○中部国際空港への安全で確実な物流の支援

名古屋港周辺企業から中部国際空港への物流の最短経路である西知多道路の整備により、現道247号の物流交通と生活交通の分離や、知多半島道路とのダブルネットワークの形成等、安全で確実な物流の支援が必要。

【技術的な課題（長浦～日長）】

○長浦JCT(仮称)部では、送電線による上空制限や名鉄常滑線との近接、狭小な施工ヤード等の厳しい制約条件の中、愛知県での施工実績がない曲線橋の送り出し架設を行う必要があり、送り出し時の高度な速度管理、精度管理が必要となる。

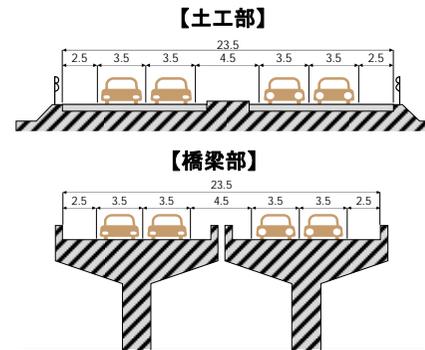
○下部工の杭打設や掘削、盛土施工に伴う地盤変形が鉄道の走行に影響を及ぼさないよう、事前解析による影響予測や高度な施工管理(10mm単位の変位管理)が必要となる。

○以上より、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能。

【ルート・構造案】



標準断面図(長浦～日長)



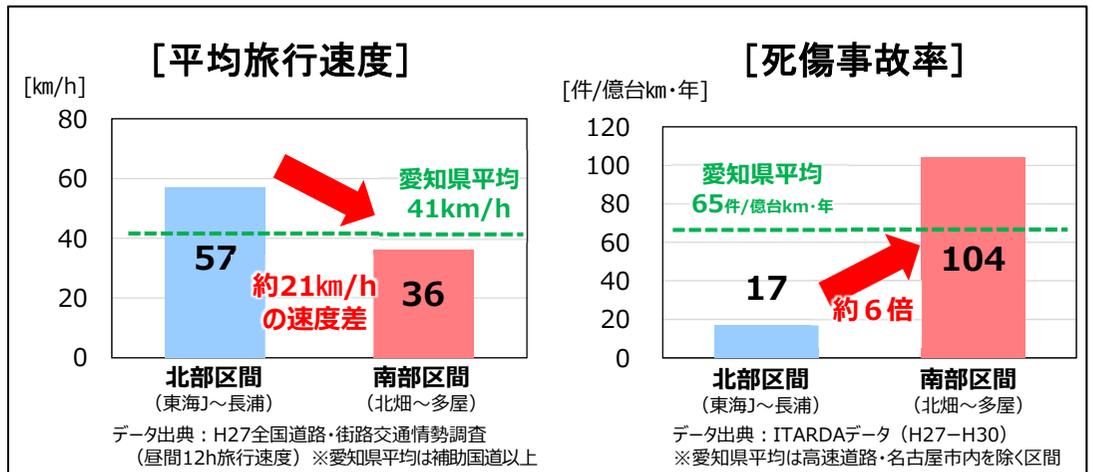
- 高速道路等
- 一般国道
- 津波浸水想定区域
- 主要渋滞箇所
- ★ 事故危険箇所
- 信号交差点 (R247並行区間)

- 中部国際空港への道路ネットワークは、知多半島道路に依存しているが、事故等により通行に支障が発生。
- 代替路となる国道247号は、南部区間に旅行速度低下や高い死傷事故率、津波浸水想定区域等の課題がある。
- 西知多道路の整備により、中部国際空港へのダブルネットワーク(道路ネットワークの代替性)を確保する必要がある。

■中部国際空港へのアクセスルート



■西知多道路南部区間(国道247号現道)の課題



■津波浸水想定区域を通過



■知多半島道路の通行支障

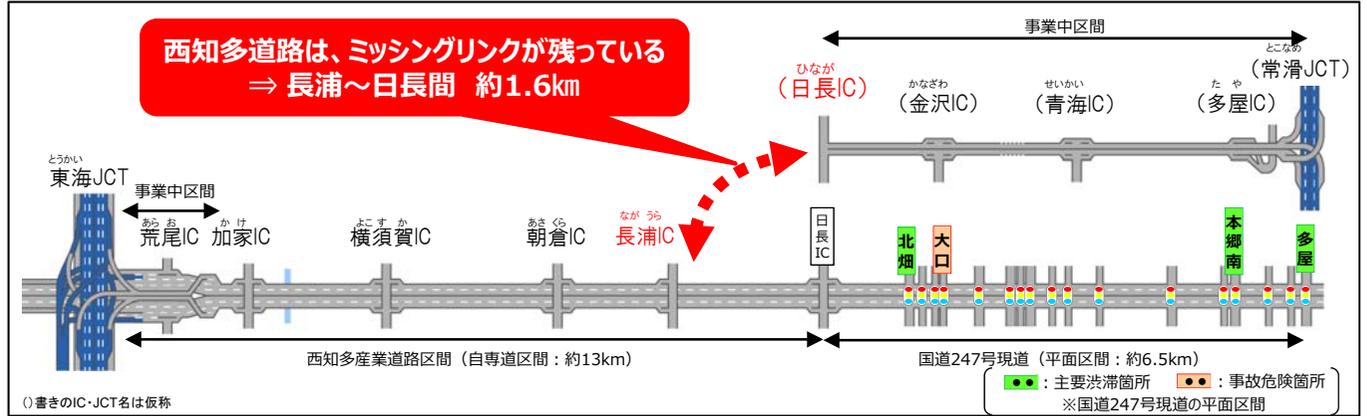


- 西知多道路(長浦～日長間)がミッシングリンクとなっており、東海JCT～常滑JCT間の所要時間短縮効果が限定的。
- 長浦～日長間の移動には、事業中区間の整備後、主要渋滞箇所を経由する必要がある、更なる交通集中の懸念がある。
- リニア中央新幹線の開業も見据え、西知多道路の整備により、空港・鉄道間の円滑なモビリティ確保の必要がある。

■中部国際空港～名古屋駅間の経路



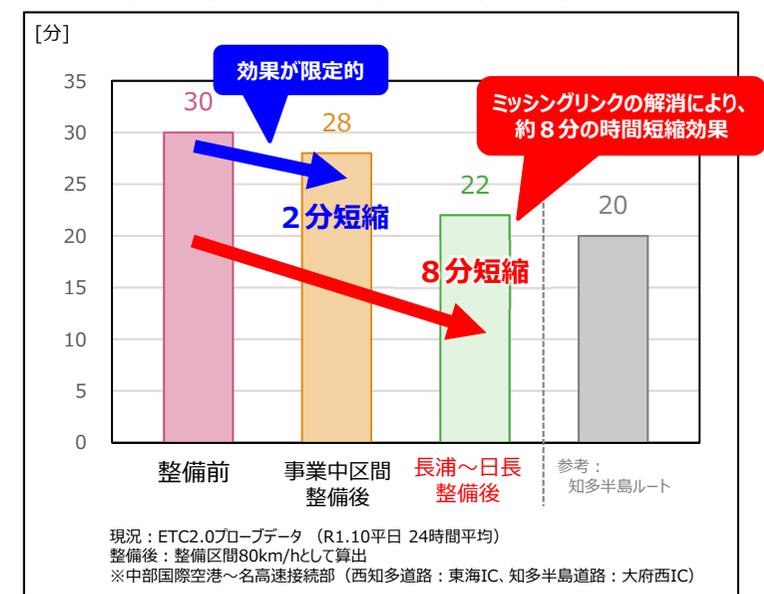
■西知多道路のミッシングリンク



■長浦～日長間詳細図

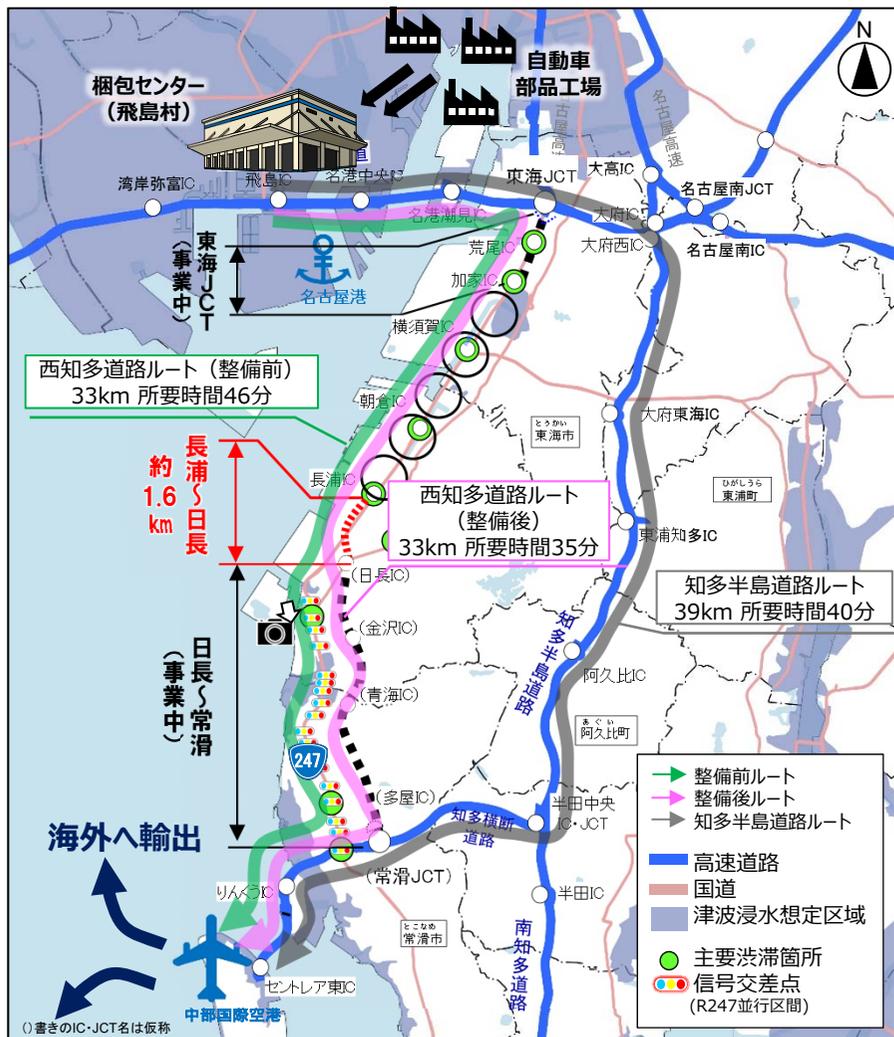


■段階整備による所要時間の変化

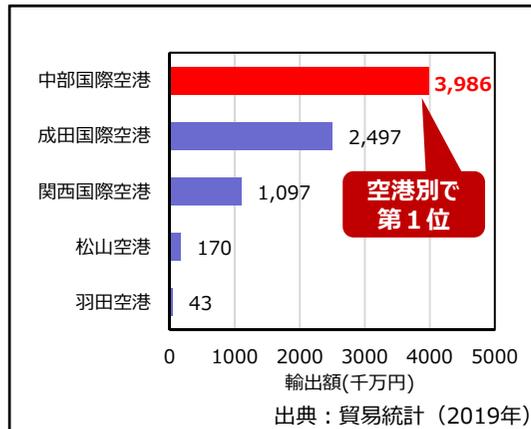


- 愛知県には自動車関連企業が集積しており、中部国際空港からの自動車部品輸出額は全国1位。
- 名古屋港周辺企業から中部国際空港への物流は、最短経路である国道247号を利用しているが、南部区間は生活交通と輻輳し交通が集中。
- 西知多道路の整備により、現道の物流交通と生活交通の分離や、知多半島道路とのダブルネットワークを形成し、安全で確実な物流を支援。

■位置図



■空港別自動車部品輸出額



■国道247号の交通状況



■空港物流関係事業者の声

自動車部品工場

梱包センター (飛島村)

自動車部品

航空輸送用に梱包

国道247号経由

現状 46分

中部国際空港

知多半島道路経由

現状 40分

長浦～日長整備後

整備後 35分

約15分/週

11分短縮

航空便で海外へ

出典：ETCプローブ情報 (2019年10月平日17時台 南行き)
※整備後は整備区間80km/hとして算出

飛島にある梱包センターから中部国際空港への輸送の大半は西知多産業道路・国道247号を利用していますが、急ぎで納品が必要な時などは、知多半島道路を利用しています。

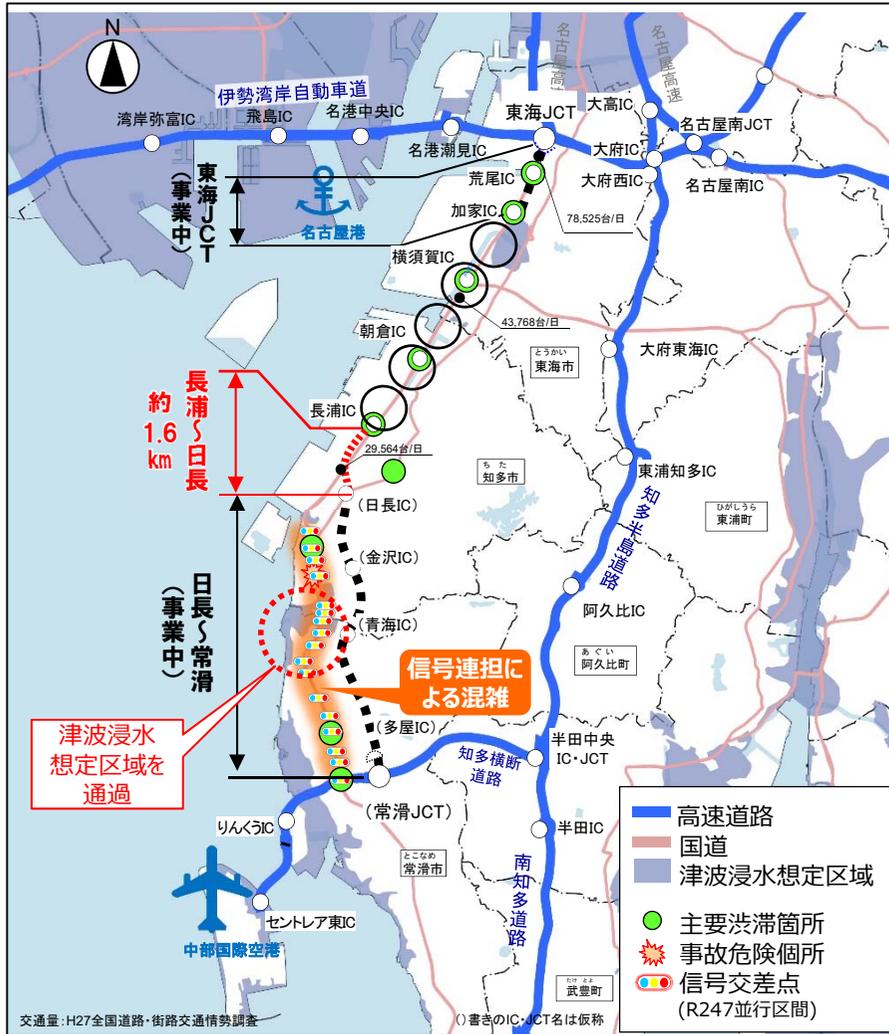
西知多産業道路を経由した場合、信号連担区間を通過しなければならないことや、時間が読みにくいところもあります。西知多道路が整備されると、迂回しなくても最短の経路で中部国際空港にアクセスできます。

出典：ヒアリング調査結果 (2021年1月実施)

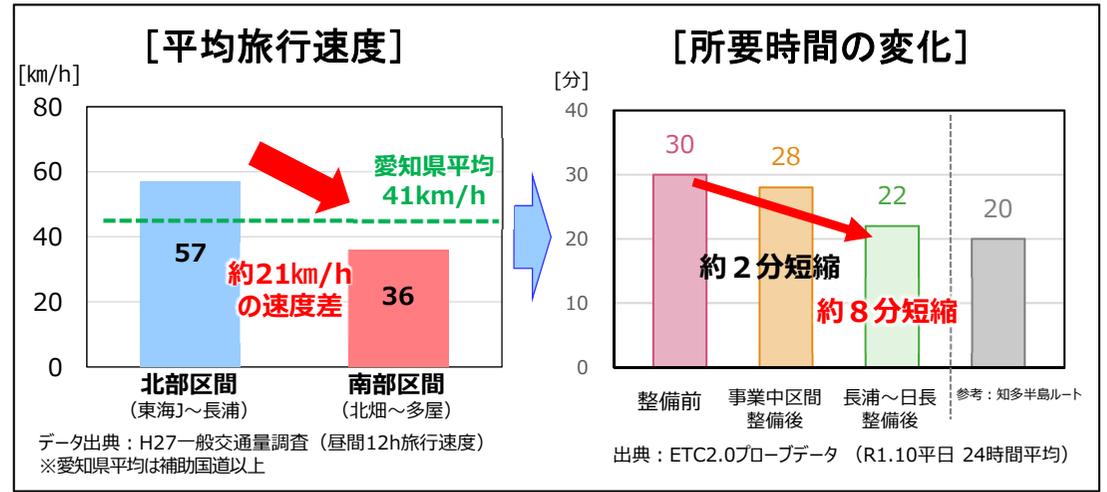
貨物利用 運送事業者

- 西知多道路では、長浦IC以南の国道247号現道において速度低下等の課題が大きい。
- ミッシングリンクである長浦～日長間の部分整備により整備効果の早期発現が期待されるが、整備にあたっては技術的困難性の高い工事が必要。

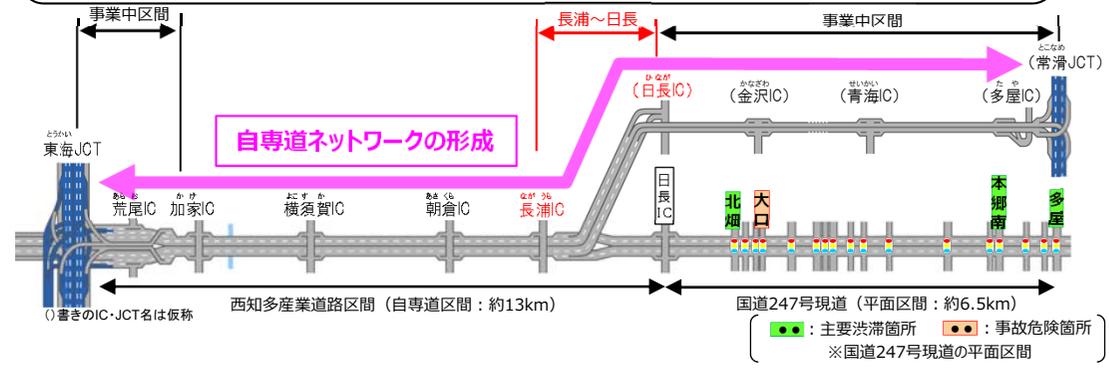
■西知多道路の整備状況



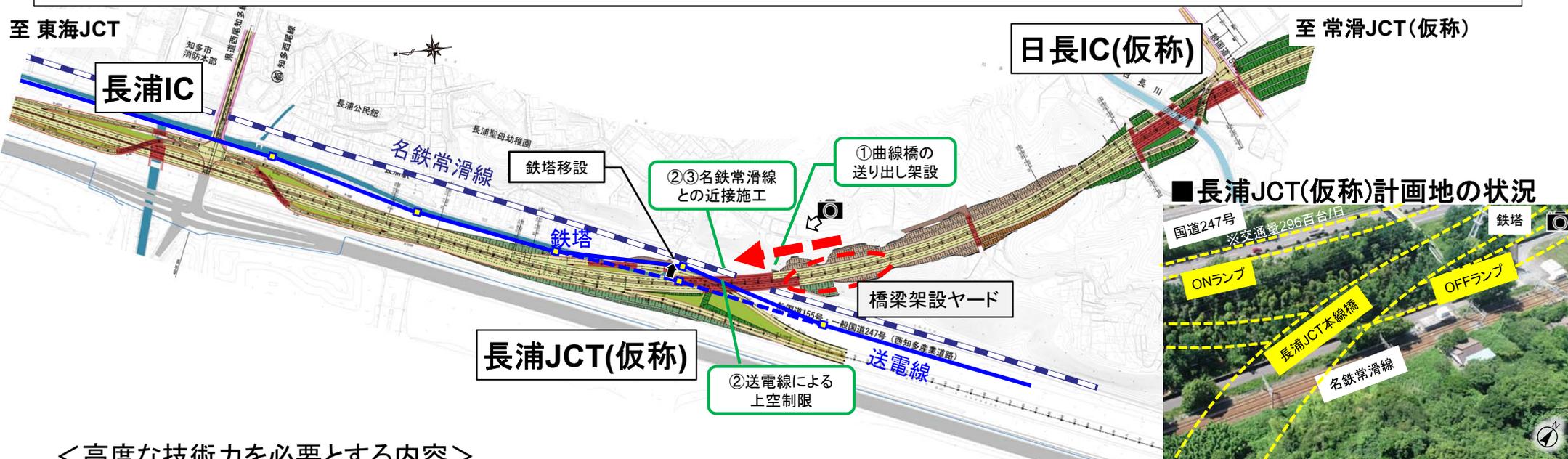
■現道の課題と西知多道路の整備効果



ミッシングリンクである長浦～日長間の部分整備により整備効果の早期発現が期待されるが、整備にあたっては技術的困難性の高い工事が必要。

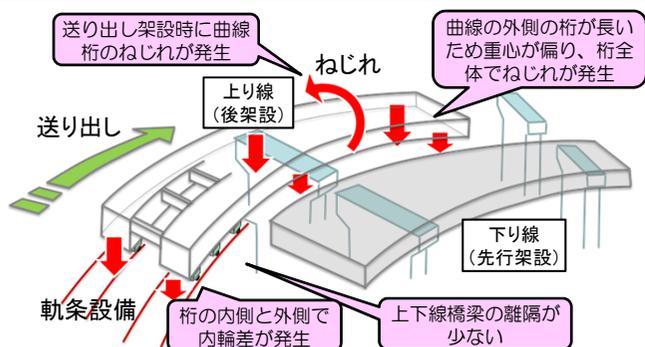


- 長浦JCT(仮称)部では、送電線による上空制限や名鉄常滑線との近接、狭小な施工ヤード等の厳しい制約条件の中、愛知県での施工実績がない曲線橋の送り出し架設を行う必要があり、送り出し時の高度な速度管理、精度管理が必要となる。
- 下部工の杭打設や掘削、盛土施工に伴う地盤変形が鉄道の走行に影響を及ぼさないよう、事前解析による影響予測や高度な施工管理(10mm単位の変位管理)が必要となる。
- 以上の理由により、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能となる。



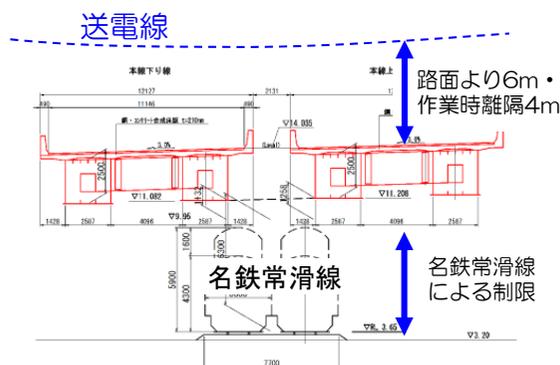
<高度な技術力を必要とする内容>

①曲線橋の送り出し架設

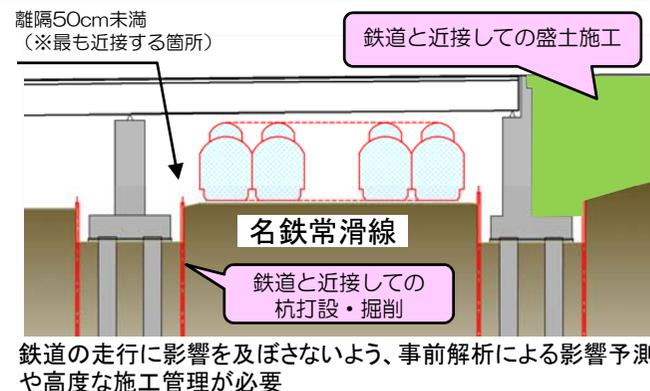


送り出し時の高度な速度管理・精度管理が必要

②送電線および名鉄常滑線による上下制限



③名鉄常滑線との近接施工(杭打設、掘削、盛土)



鉄道の走行に影響を及ぼさないよう、事前解析による影響予測や高度な施工管理が必要