

記者発表資料

いちのみやにしこう

一宮西港道路の計画について意見聴取を実施 地域の皆様のご意見をお聞かせ下さい

<一宮西港道路の計画に関する意見聴取 概要>

1. 概要

一宮西港道路の計画については、概略ルート・構造の検討（計画段階評価）を進めているところです。

その検討にあたり、地域の皆様や道路をご利用される方等のご意見をお聴きしたく、ご協力をお願い致します。

※計画段階評価とは、新規事業採択の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数の対策案の比較評価を行うものです。

● 調査期間

令和6年7月22日（月）～令和6年10月4日（金）

● 主な調査方法

（1）アンケート調査（ウェブ・留置方式）

- ・愛知国道事務所等のホームページに回答サイトを開設し、ウェブによる調査
- ・自治体等の庁舎や公共施設において、留置方式による調査

（2）アンケート調査（郵送）

- ・周辺地域にお住まいの方へ無作為抽出による郵送配布調査
- ※調査票は、8月下旬頃を目処に順次発送致します。

（3）オープンハウスの開催

- ・事業を紹介する仮設の専用スペースにて行うアンケート調査
- ※詳細な開催日・場所は別途ホームページにてお知らせ致します。

● 調査内容

- ・最適なルート帯案を検討するにあたり、重視・配慮すべきポイントについて

2. 配布資料

- ・アンケート調査方法（資料1）
- ・アンケート調査票（資料2）

配 布 先

中部地方整備局記者クラブ、岐阜県政記者クラブ、三重県政記者クラブ、第二県政記者クラブ

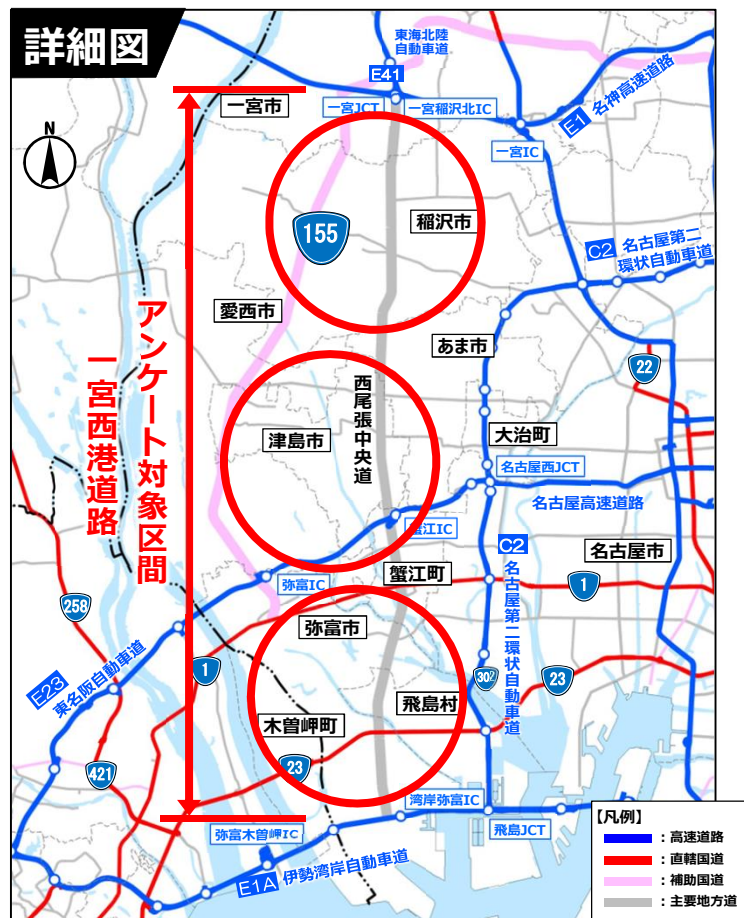
問 い 合 わ せ 先

国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所 TEL：052-761-1191（代表）
副所長 はやし まさひろ 計画課長 むらかみ つよし
林 真弘 村上 毅

■ 位置図



■ 詳細図



調査対象	調査方法
周辺地域にお住まいの方	1) 愛知国道事務所ホームページ (https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/)にてアンケート回答。 ※関係市町村のホームページにあるバナーからも回答が出来ます。
	2) 名古屋市(中川区・港区)、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、清須市、弥富市、あま市、海部郡大治町、海部郡蟹江町、海部郡飛島村、桑名市、桑名郡木曽岬町、岐阜市、各務原市、羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町の 各市・区役所、町・村役場、公共施設等へ設置しているアンケート調査票に回答。 ※ポスター等からwebページへアクセスして回答も可能です。 ※アンケート調査票は順次設置致します。
	3) 名古屋市(中川区・港区)、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、清須市、弥富市、あま市、海部郡大治町、海部郡蟹江町、海部郡飛島村、桑名市、桑名郡木曽岬町に お住まいの方に送付するアンケート調査票に回答。 ※同封のチラシの二次元バーコードからアクセスしてwebでの回答も可能です。 ※各ご家庭へ順次発送致します。
	4) オープンハウス等のインタビュー形式で アンケート調査票に回答。 【実施時期】令和6年8月下旬~9月中旬を予定 (詳細は別途ホームページにてお知らせします。)
道路利用者の方	1) 愛知国道事務所ホームページ (https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/)にてアンケート回答。 ※関係市町村のホームページにあるバナーからも回答が出来ます。
	2) 一宮西港道路が連絡する東海北陸自動車道SA/PAや道の駅に 設置のアンケート調査票に回答及びインタビュー形式で調査票に回答。 《SA/PA》尾張一宮PA、大山田PA、ひるがの高原スマートSA、川島PA、関SA、養老SA 《道の駅》立田ふれあいの里 ※インタビュー調査実施施設及び時期について、詳細は別途ホームページにてお知らせします。

いちのみや にし こう

一宮西港道路計画の第2回アンケート

一宮西港道路の計画に関する皆様のご意見をお聴かせください

【一宮西港道路とは】

東海北陸自動車道及び名神高速道路が交差する一宮ジャンクションから伊勢湾岸自動車道及び名古屋港を結ぶ高規格道路です。



※名古屋港管理組合提供写真を加工して作成

アンケートの目的

本アンケート調査は、一宮西港道路の計画策定にあたり、本道路が皆様の生活に役立つ道路となるよう、周辺地域の皆様のご意見をお聴きするものです。

アンケート調査は全2回を予定しており、1回目では、西尾張・海部地域※における道路交通に関する地域の課題及び道路に求められる機能・役割について地域の皆様のご意見を頂き、政策目標を決定致しました。

※西尾張・海部地域：一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、大治町、蟹江町、飛島村

2回目となる本調査では、最適なルート帯案の検討にあたり、重視すべきポイントや配慮すべきポイントについて地域の皆様にご意見をお聴きします。

また、調査結果は「計画段階評価」審議の参考意見となります。

アンケートは5分程度

で回答できます！

調査にご協力をお願い致します
WEBアンケートはこちら



お問い合わせ先



国土交通省 愛知国道事務所

AICHI NATIONAL HIGHWAY OFFICE

〒464-0066 名古屋市千種区池下町2番62号

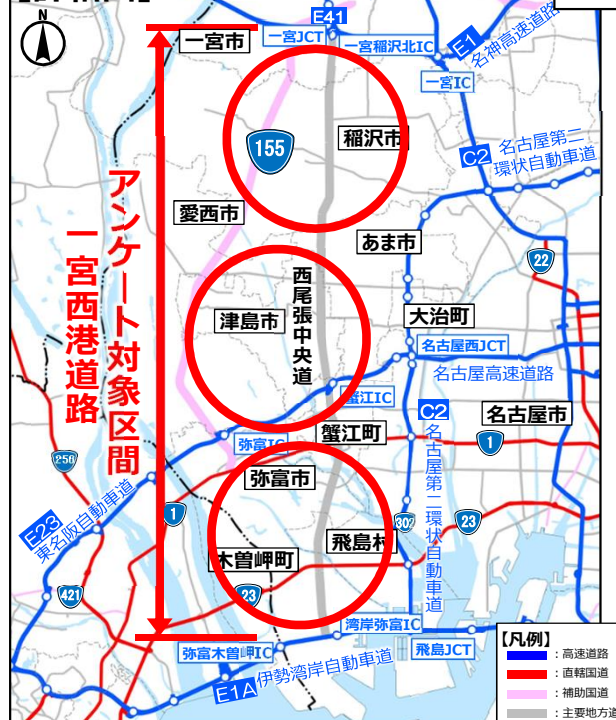
電話：052-761-1191（代表：平日9:30～17:00）

ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/

■位置図



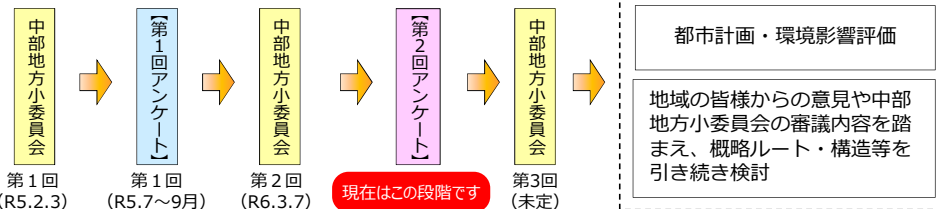
【詳細図】



資料 2

計画段階評価の流れ

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。計画段階評価とは、道路の整備方針について地域の声（地域の皆様、道路利用者、関係機関・団体等）をお聴きしながら、今後整備を進める道路について評価し、第三者委員会（中部地方小委員会）によって概ねのルートや構造を審議するものです。



※本調査は、環境影響評価法第三条の七に基づく配慮書の案についての意見聴取手続きを兼ねております。

～ アンケートの回答期限 ～

回答は、**2024年10月4日(金)**までをお願い致します。

※この期限以降にご回答いただいた場合、集計に反映されない場合がございます。

回答用紙（返信かき）は2通同封しております。幅広い意見の収集にご協力のほど宜しくお願い致します。

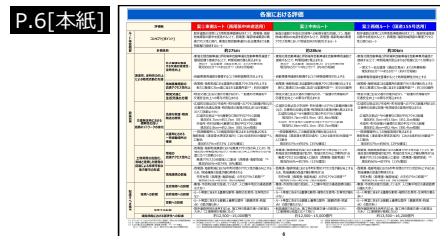
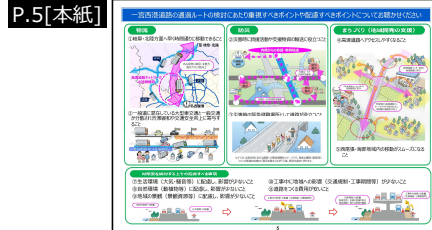
※ご家族の中で複数ご意見をいただく場合は、WEBでのご回答もご活用ください

アンケートの回答方法

手順①：P1にアンケート対象箇所を示しております。
アンケート対象区間をご確認下さい。



手順②：P4～6を見ながら回答してください。
※回答は下記の回答方法①、又は②のどちらかからお願い致します。



回答方法①

：こちらからアクセスして、WEBページ内の手順に沿って回答してください。



見本

https://www.*****

回答方法②

：回答用紙（返信ハガキ）に記入の上、ポストへ投函してください。



回答用紙（はがき）



回答用はがきの記入例

- ・**選択回答**の設問は、あてはまる番号に**1つだけ**○（マル）をつけてください。
- ・問2、問3は4段階評価の質問です。**それぞれの項目について1つずつ**○（マル）をつけてください。
- ・**問4**の設問は自由回答です。具体的なご意見をお書き下さい。

※道路の計画について、地域の皆さまのご意見を広くお聴きすることを目的としています。そのため、回答用の郵便はがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

（表面）

〒464-0879 名古屋市千種区池下町2番62号
国土交通省 愛知国道事務所
計画課 行

4 6 4 8 7 9 0

郵便番号 4 9 6 - 0 0 4 4

市区町村 立込町

性別 ①.男性 2.女性 3.回答しない

年齢 1.10代以下 2.20代 3.30代 ④.40代 5.50代 6.60代 7.70歳以上

問1-2.普段自転車を利用されますか【1つ選択】

1.ほぼ毎日 ②.週に2〜3回程度 3.月に4〜5回程度 4.ほぼ利用しない

①〜④を選択された方は 問1-3へ

5.利用したことがない

⑤を選択された方は 問2（裏面）へ

問1-3.一言西港道路（※P1：拡大図で示す○○○区間）の周辺（西尾張・海部地域）道路を利用されますか

①.利用する ②.利用しない

①〜④へ ②〜④へ

問1-4.一言西港道路周辺の道路を利用する主な目的を教えてください【主たる目的を1つ選択】

①.仕事 2.通勤・通学 3.日常的な買い物・病院等 4.観光・レジャー 5.その他（ ）

問1-5.「問1-4」の目的で向かう主な目的地を教えてください

（ 愛知 ）都・道・府・県（ 名古屋 ）市・町・村

（裏面）

問2.この地域（一言西港道路周辺）について、望ましいルート形成を考えた際に、重要だと感じるものは何ですか。以下の①〜④の項目について、4段階評価してください。

【4段階評価】

4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思う 1.全く思わない

① 古くからの交通が早く時間に移動できること

【あなたの評価】 4 ③ 2 1

② 西尾張・海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること

【あなたの評価】 4 ③ 2 1

③ 一般道に存在している大型車・トラックの交通が一般道に安全に上り下りできること

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

④ 災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑤ 災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑥ 高速道路へアクセスしやすくなること

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑦ 西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること

【あなたの評価】 4 ③ 2 1

⑧ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑨ 自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑩ 地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑪ 工事中に地域への影響（交通規制・工事期間等）が少ないこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

⑫ 道路をつくる費用が安いこと

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

問3.インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか。以下の①〜④の項目について、4段階で評価してください。

【4段階評価】

4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思う 1.全く思わない

① 工場・倉庫・営業所などの産業拠点にアクセスしやすくなること

【あなたの評価】 4 ③ 2 1

② 市役所・町役場や防災拠点からアクセスしやすくなること

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

③ 市街地や居住地从容にアクセスしやすくなること

【あなたの評価】 ④ 3 2 1

問4.ルート形成やインターチェンジの設置を検討する際に、問2、問3以外に配慮すべき事項について、ご意見等がありましたら、ご自由にお書きください。

該当する数字を丸で囲んで下さい

該当する数字を丸で囲んで下さい

ご自由にご意見をお書き下さい

- ・該当する数字を○で囲んで下さい
- ・その他を選択した場合は（ ）に詳細をご記入ください

地域の課題と課題を解決するための目標設定

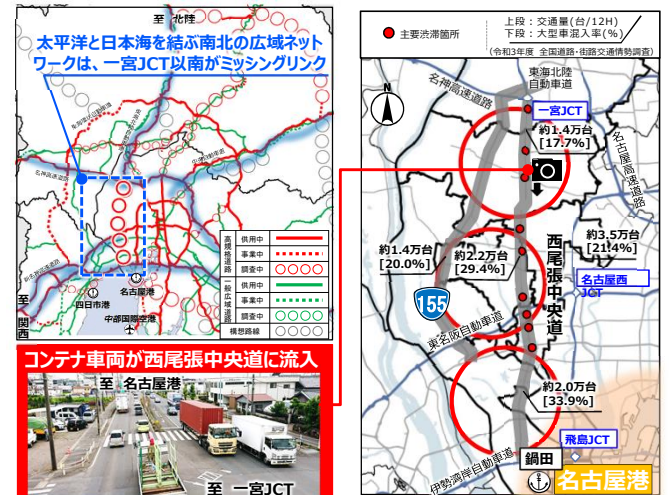
第1回委員会にて議論した地域の課題と地域の皆様から頂いたご意見をもとに課題解決にむけた目標を以下の通り定めました

※第1回意見聴取の詳細な結果はP8をご確認ください

物流

課題：名古屋港と北陸地域の広域アクセシビリティ

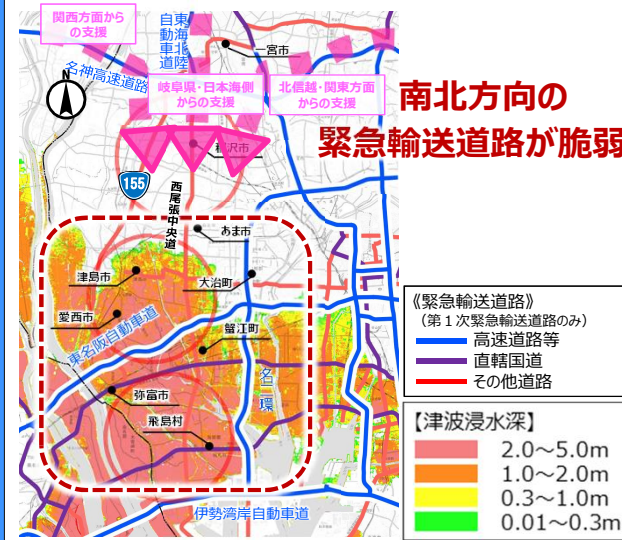
- ①名古屋港と北陸地域を結ぶ南北の広域ネットワークには、一宮JCT以南にミッシングリンクが存在
- ②西尾張中央道（一般道）は大型車混入率が高く、主要渋滞箇所も点在しており、所要時間にバラつきがある



防災

課題：災害時の道路ネットワークの確保

- ①南北方向の緊急輸送道路が脆弱で、救援活動への影響が懸念

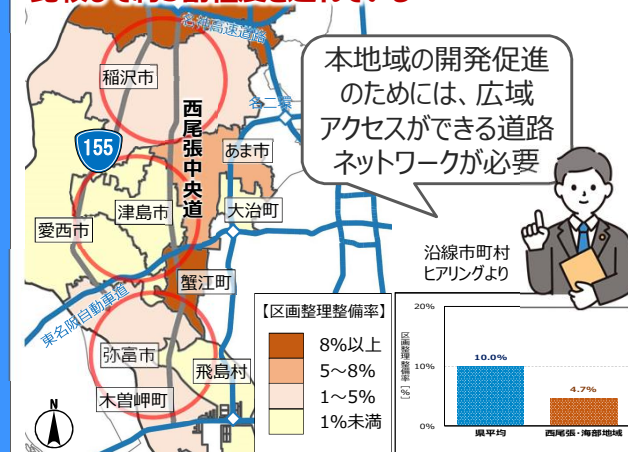


まちづくり（地域開発の支援）

課題：地域ポテンシャルを最大限に高める土地利用

- ①区画整理整備率が低く、人口あたりの道路延長も短く、地域開発が最大限に発揮されていない

西尾張・海部地域の区画整理整備率は、県平均と比較して約5割程度と遅れている



一宮西港道路における課題解決のための目標の設定

政策目標：速達性、定時性の向上による物流活動の支援

政策目標：災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化

政策目標：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方都市の形成

○対策案を検討する上での配慮すべき事項

生活環境への配慮
(大気・騒音等)

自然環境への配慮
(動植物等)

景観への配慮
(景観資源等)

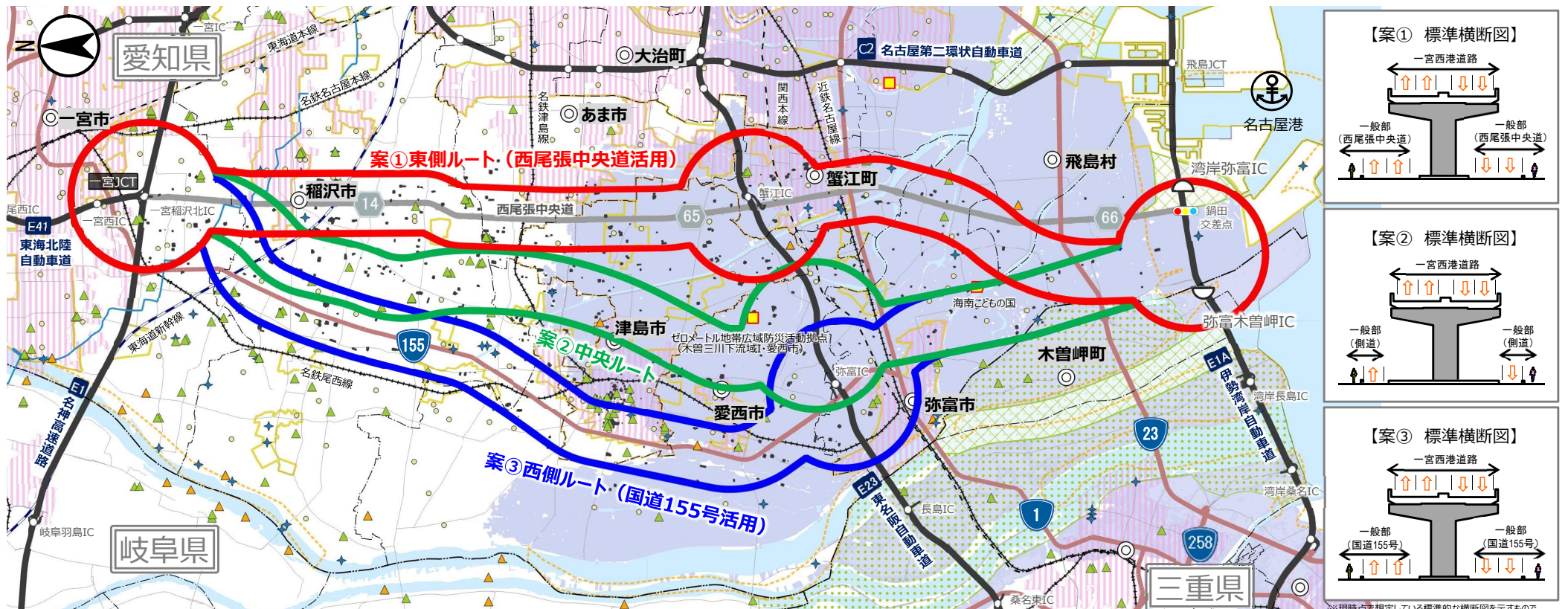
工事中の地域への配慮
(現道交通・工事期間等)

経済性への配慮
(道路整備費用等)

対策案の方針：政策目標、配慮すべき事項を踏まえてルート帯案を設定

一宮西港道路整備イメージ

- 案①東側ルート（西尾張中央道活用）**：既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を経過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート
- 案②中央ルート**：新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央部を経過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡がとれるルート
- 案③西側ルート（国道155号活用）**：既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を経過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れるルート



< 凡 例 >

- 重要な植物種・群落の生育地
- 重要な動物種の生息地
- 景観資源・眺望点
- 広域防災拠点

- 主要施設（学校）
- 市役所・町村役場
- 鳥獣保護区
- 自然公園
- 自然環境保全地域

- 人口集中地区（R2）
- 市街化区域
- 神社仏閣
- 津波浸水想定区域

< 凡 例 >

- 高速道路、都市高速
- 国道
- 県道
- 東海道新幹線
- JR在来線
- 私鉄・地下鉄
- 県境
- 市町村境

< 凡 例 > ルート帯案

- 案① 東側ルート（西尾張中央道活用）
- 案② 中央ルート
- 案③ 西側ルート（国道155号活用）

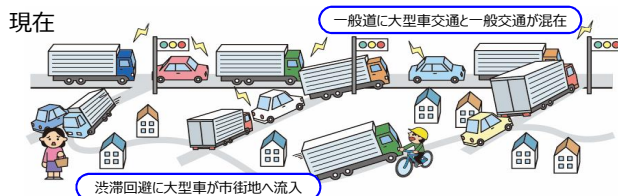
一宮西港道路の通過ルートの検討にあたり重視すべきポイントや配慮すべきポイントについてお聴かせください

物流

- ①名古屋港の物流交通が早く時間通りに移動できること
- ②西尾張、海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること



- ③一般道に混在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること

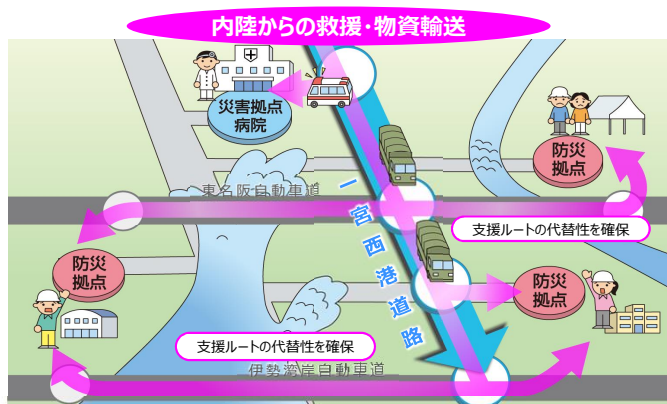


整備後のイメージ

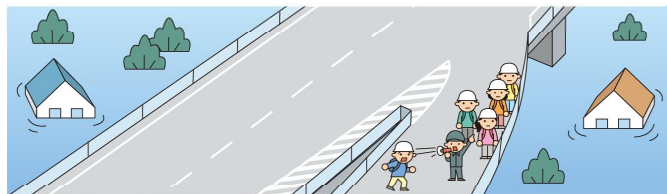


防災

- ④災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと



- ⑤災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと



※イラストは発災時における道路への緊急避難のイメージです。具体的な構造・施策等については地域の皆様のご意見を踏まえながら今後、検討を進めて参ります。

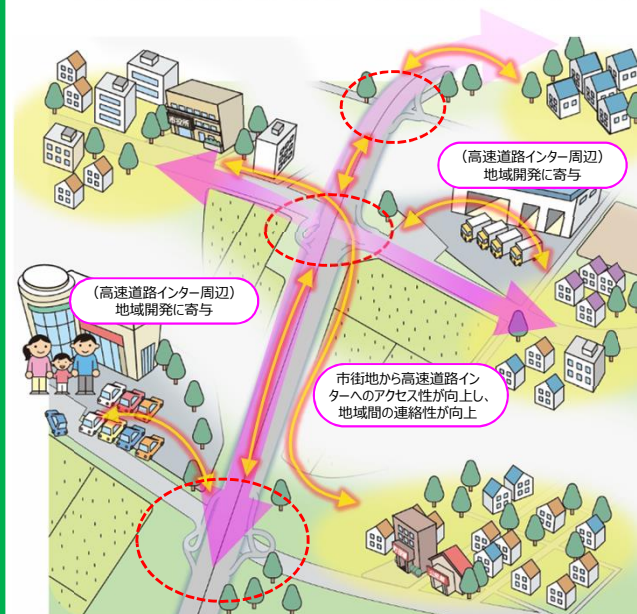
対策案を検討する上での配慮すべき事項

- ⑧生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑨自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと



まちづくり（地域開発の支援）

- ⑥高速道路へアクセスしやすいこと
- ⑦西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること



- ⑩地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑪工事中に地域への影響（交通規制・工事期間等）が少ないこと
- ⑫道路をつくる費用が安いこと



各案における評価

評価軸		案①東側ルート（西尾張中央道活用）	案②中央ルート	案③西側ルート（国道155号活用）
ルート帯案概要	コンセプト[ポイント]	既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を経過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート	新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央部を経過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡がとれるルート	既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を経過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れるルート
	計画延長	約27km	約28km	約30km
政策目標	速達性、定時性の向上による物流活動の支援	名古屋港を発着する交通の速達性・定時性向上 ・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で最短距離で接続することで、時間短縮が最も見込まれる 一宮JCT～名古屋港（鍋田交差点）までの所要時間 現況約65分※1⇒約16分※2（約49分短縮） ・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する	東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で接続することで、時間短縮が見込まれる 一宮JCT～名古屋港（鍋田交差点）までの所要時間 現況約65分※1⇒約17分※2（約48分短縮） ・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する	東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で接続することで、時間短縮が見込まれるが他案に比べて効果は小さい 一宮JCT～名古屋港（鍋田交差点）までの所要時間 現況約65分※1⇒約18分※2（約47分短縮） ・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する
		地域産業施設の高速アクセス性向上 ・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が向上する 新たに高速IC5km圏に含まれる事業所数※3：約800箇所	西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が最も向上する 新たに高速IC5km圏に含まれる事業所数※3：約1000箇所	西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が最も向上する 新たに高速IC5km圏に含まれる事業所数※3：約1000箇所
		物流交通と生活交通の分離 ・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる
	災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化	迅速な救援・物資輸送の実現 ・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれるが他案に比べて効果は小さい 広域防災拠点※4から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約4.7km⇒約3.7km（約1.0km短縮） 市役所・町村役場から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約2.8km⇒約2.3km（約0.5km短縮）	広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が最も短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が最も見込まれる 広域防災拠点※4から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約4.7km⇒約2.9km（約1.8km短縮） 市役所・町村役場から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約2.8km⇒約2.1km（約0.7km短縮）	広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれる 広域防災拠点※4から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約4.7km⇒約3.5km（約1.2km短縮） 市役所・町村役場から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約2.8km⇒約2.4km（約0.4km短縮）
		災害時における一時避難場所の確保 ・一時避難場所としての機能発現が見込まれるが他案より劣る 海部地域（津波浸水想定区域内）における徒歩80分圏域※5人口割合 現況約57%⇒約73%〔16%増加〕	一時避難場所としての機能発現が最も見込まれる 海部地域（津波浸水想定区域内）における徒歩80分圏域※5人口割合 現況約57%⇒約92%〔35%増加〕	一時避難場所としての機能発現が見込まれる 海部地域（津波浸水想定区域内）における徒歩80分圏域※5人口割合 現況約57%⇒約86%〔29%増加〕
	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方都市の形成	地域の高速アクセス性向上 ・西尾張・海部地域東部における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が広がり、地域の活力向上が期待されるが他案に比べて効果は小さい 高速アクセス10分圏域人口割合（西尾張・海部地域）※6 現況約66%⇒約74%（8%増加）	西尾張・海部地域全体における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が広がり、地域の活力向上が期待される 高速アクセス10分圏域人口割合（西尾張・海部地域）※6 現況約66%⇒約78%（12%増加）	西尾張・海部地域西部における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が広がり、地域の活力向上が最も期待される 高速アクセス10分圏域人口割合（西尾張・海部地域）※6 現況約66%⇒約79%（13%増加）
		地域連携の促進 ・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が最も向上するため、地域連携の促進が最も期待される 市町村間（西尾張・海部地域）の平均アクセス時間※7 現況約24分⇒約20分（約4分短縮）	西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が最も向上するため、地域連携の促進が最も期待される 市町村間（西尾張・海部地域）の平均アクセス時間※7 現況約24分⇒約20分（約4分短縮）	西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が向上するため、地域連携の促進が期待される 市町村間（西尾張・海部地域）の平均アクセス時間※7 現況約24分⇒約21分（約3分短縮）
配慮すべき事項	環境への影響	生活環境への影響 ・集落・市街地は極力回避しているが、人口集中地区の通過面積は大きい	集落・市街地は極力回避し、人口集中地区の通過面積は最も小さい	集落・市街地は極力回避しているが、人口集中地区の通過面積は最も大きい
		自然環境への影響 ・ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が少ない	ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が最も少ない	ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が最も多い
		景観への影響 ・ルート帯案に含まれる景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が最も多い	ルート帯案に含まれる景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が最も少ない	ルート帯案に含まれる景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が多い
	工事中の影響		新設道路であるため、施工時の現道交通への影響は小さい（工事期間は他案に比べて短い）	
建設段階における経済性への配慮		約12,500～15,000億円	約12,500～15,000億円	約13,500～16,200億円

※1 ETC2.0データ（2023年10月平日平均）混雑時：7時台における所要時間を算出
※2 ルート延長÷設計速度100km/hにより所要時間を算出
※3 IC5km圏に含まれる事業所数（製造業・卸売業）^(注1) ^(注2)を算出
（注1）H28経済センサス、（注2）既存のIC5km圏に含まれる事業所を除く

※4 愛知県地域防災計画にて位置づけのある広域防災活動拠点（海南こどもの国、ゼロメートル地帯広域防災活動拠点（木曽三川下流域・愛西市））を対象
※5 歩行速度2.24km/h^(注3)として、徒歩80分^(注4)圏域（IC2.5km圏）に含まれる海部地域（津波浸水想定区域内）の人口を算出
（注3）津波避難を想定した遊歩路、避難施設の配置及び避難誘導について（第3版）（国土交通省都市局（平成25年4月））に示される徒歩での平均避難速度を踏まえ設定
（注4）愛知県東海地域・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果（愛知県防災会議地震部会（平成26年5月））に示される最短津波到達時間（弥富町4分・飛鳥村9分）を踏まえ設定

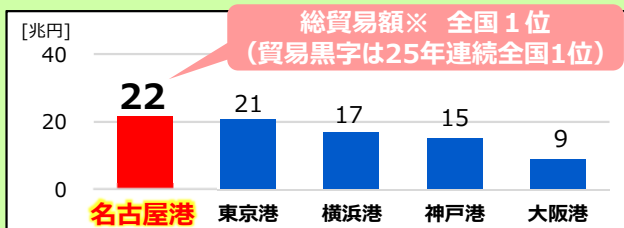
※6 西尾張・海部地域の市町村における総人口に対して、IC10分圏域^(注5)に含まれる人口^(注6)割合を算出（現況と評価対象区間整備後の各ケースで算出）
※7 西尾張・海部地域の市役所・町村役場間の平均所要時間^(注5)を算出（現況と評価対象区間整備後の各ケースで算出）
（注5）ETC2.0データ（2022年4月～2023年3月平日昼間12時間平均）
（注6）R2国勢調査

《参考》名古屋港のポテンシャル

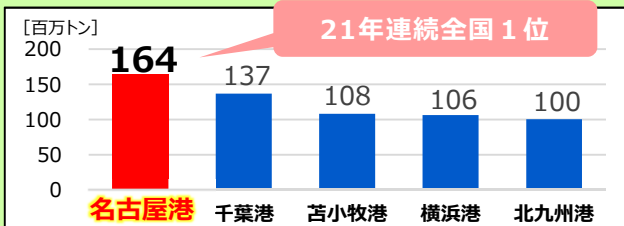
- ① 名古屋港は、主要な国際貿易港であり、**貿易総額・取扱貨物量も全国 1 位**を誇っています。
- ② 名古屋港が**全国にもたらす経済波及効果は約56兆円**。名古屋港の経済活動により、**雇用創出や税収等の幅広い効果**があり、愛知県の活性化に寄与しています。
- ③ 日常生活に必要な**食料品、家具、衣服など、多くのものが名古屋港を経由**してみなさんのもとに届けられています。

日本一の名古屋港

■ 港湾別貿易総額 (2022年)



■ 取扱貨物量 (2022年)



■ 主な取扱品目



食品、衣類など
生活必需品の輸入

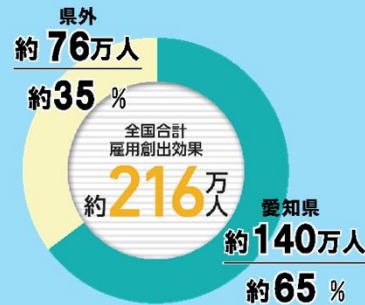


※名古屋港管理組合提供写真を一部加工して使用

名古屋港がもたらす経済効果



名古屋港が全国に
もたらす経済波及効果は
約56兆円。



名古屋港の経済活動により創出される雇用者数は
約216万人。

そのうち

愛知県内は約**140万人。**
(県内就業人口の約38%)



名古屋港が
関わることで生み出された
愛知県税収入は
約**2,661億円。**
(県税収額の約37%に相当)

地域の暮らしを支える名古屋港



愛知県民が購入する
食料品の約 16%
は名古屋港経由です。



愛知県民が購入する
家具の約 58%
は名古屋港経由です。



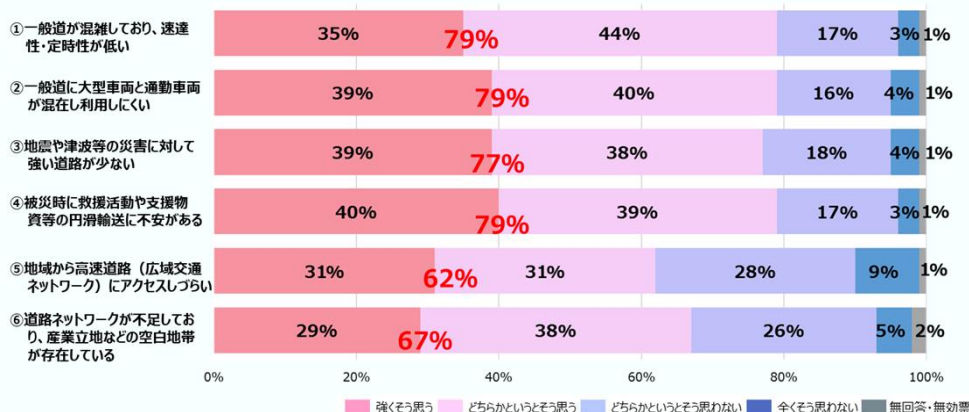
愛知県民が購入する
衣服の約 88%
は名古屋港経由です。

※名古屋港管理組合発行（令和4年5月）のリーフレットを一部加工し作成

- 第1回意見聴取の結果では、地域の皆さまや道路利用者の方にアンケートを行い、42,978通（事業者含む）ものご意見が集まりました。
- また、関係団体の皆様にもヒアリングを実施しております。頂いたご意見を以下にお知らせいたします。

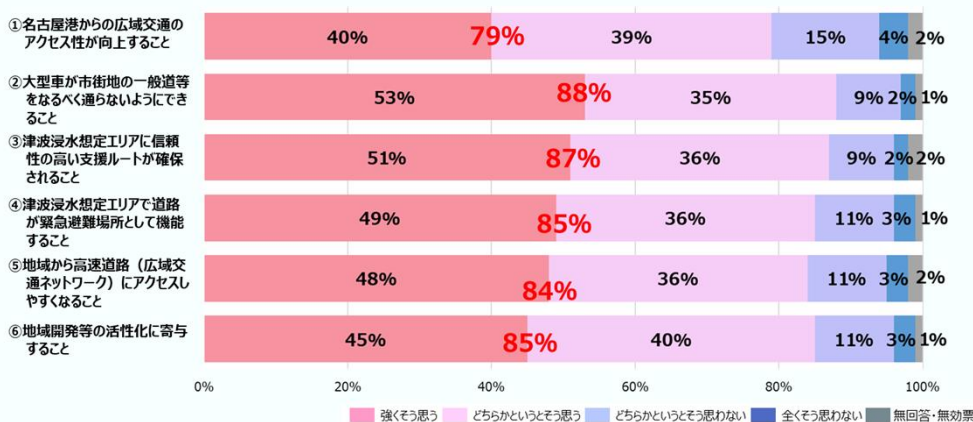
1) アンケート結果

■ 西尾張・海部地域における交通課題



⇒物流、災害の項目（①～④）は7割以上、まちづくり（地域開発の支援）の項目（⑤、⑥）は6割以上が課題であると認識。

■ 新たに計画している道路（一宮西港道路）に求められる機能・役割



⇒全ての項目において7割以上が必要な機能であると回答。

■ その他意見

主な意見

- ・伊勢湾岸自動車道から東海北陸自動車道、東名阪自動車道を1直線でつないでほしい。
- ・岐阜方面に向かう際、名古屋高速道路を利用して遠回りしなくてはならないので、無駄が大きい。
- ・西尾張中央道と、その周辺道路は信号が多く、混雑が目立つ。南北の高速道路整備により、解決に期待する。
- ・海抜ゼロメートル地帯であり、災害時の安全性に不安が残る。道路が機能停止になってしまうと、周辺に物流の会社の倉庫等多いため、経済活動の影響が大きい。
- ・津波に耐えられる道路、災害に強い道路が必要。ネットワークとして機能しやすい道を望む。
- ・交通の要衝であり、産業発展の拠点として期待が高いの、長年道路整備が追いついていない。
- ・都市開発を進めていくには、高速道路インターチェンジは必要不可欠だと思います。
- ・稲沢市は、清須西、一宮、一宮西、稲沢北、弥富いずれのインターチェンジからも離れており、近くにインターチェンジがない。

2) 関係団体へのヒアリング結果

主な意見

- ・名古屋第二環状自動車道が全線供用したが、尾張西部の交通流動の分散は不十分。北陸、関西からは名古屋第二環状自動車道の迂回感がまだまだ強い。（地方自治体）
- ・名神高速道路や東海北陸自動車道、伊勢湾岸自動車道に接続するためには、一般道（西尾張中央道）又は東名阪自動車道、名古屋第二環状自動車道経由では時間がかかる。（商工会議所）
- ・交通の流れが変わり周辺の渋滞緩和及び事故の減少に期待する。（公共交通機関）
- ・発生が懸念される南海トラフ地震等の地震またはその津波により、一般道が被災した場合の救援ルートの断絶が懸念される。（医療機関）
- ・南部は防災面では弱い。南海トラフ発災時は太平洋沿岸は壊滅的になるため、南北軸ができれば北陸方面からの救援・支援が受け入れやすくなる。（地方公共団体）
- ・名古屋港から東海北陸自動車道間において、直接つながることで、近年開発が進められている一宮稲沢北インターチェンジ周辺に立地する企業へのインパクトも期待され、地域ポテンシャルの向上にもつながる。（地方自治体）
- ・企業誘致を進めており、名古屋市の企業が移転してくる傾向にあり、一宮西港道路の計画により、調整区域の活用が活性化することに期待している。（地方公共団体）

計画段階評価におけるこれまでの審議の経緯や詳細な意見聴取結果については、国土交通省中部地方整備局道路部ホームページ（<https://www.cbr.mlit.go.jp/road/syouiinkai/index.htm>）に掲載しております。
社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会 令和6年度 第1回（令和6年3月7日）