

めいぎ
名岐道路

第1回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和元年 6月27日

目 次

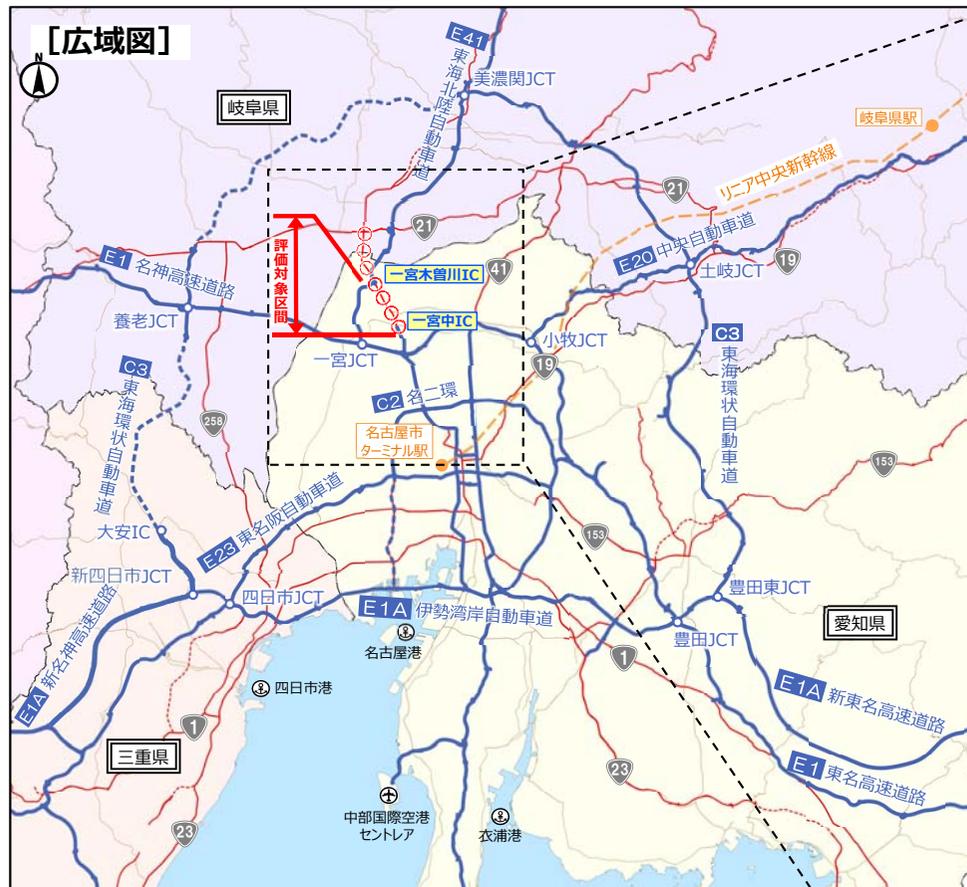
1 . 検討の流れ	.....	2
2 . これまでの検討状況	.....	6
3 . 地域の概況	.....	10
4 . 道路交通の現状と課題	.....	17
5 . 政策目標(案)の設定	.....	21
6 . 対応方針(案)の検討	.....	26
7 . 意見聴取方法(案)	.....	31

1. 検討の流れ

1. 検討の流れ 1-1) 評価対象区間

■ 評価対象区間は、名古屋高速一宮中ICと東海北陸自動車道一宮木曾川ICを結ぶ区間。

○ 評価対象区間周辺



凡例	
高速道路等	開通済 (4車線以上)
	開通済 (2車線以上)
	事業中
直轄国道	開通済
	事業中
その他国道	開通済



1. 検討の流れ 1-2) 名岐道路の位置付け

地域高規格道路としての位置付け

- 名岐道路は、愛知県一宮市と岐阜県岐阜市を結ぶ地域高規格道路。
- 平成17年に愛知県一宮市富士（名古屋高速 一宮中IC）～一宮市大毛（東海北陸自動車道 一宮木曾川IC）間が調査区間に指定。

《名岐道路の地域高規格道路の路線指定経緯》

- H 6年12月 候補路線指定（国土交通省道路局長指定）
- H10年 6月 計画路線指定（建設大臣（現国土交通大臣）指定）
- H17年 3月 調査区間指定（一宮市富士～一宮市大毛間：約6km）

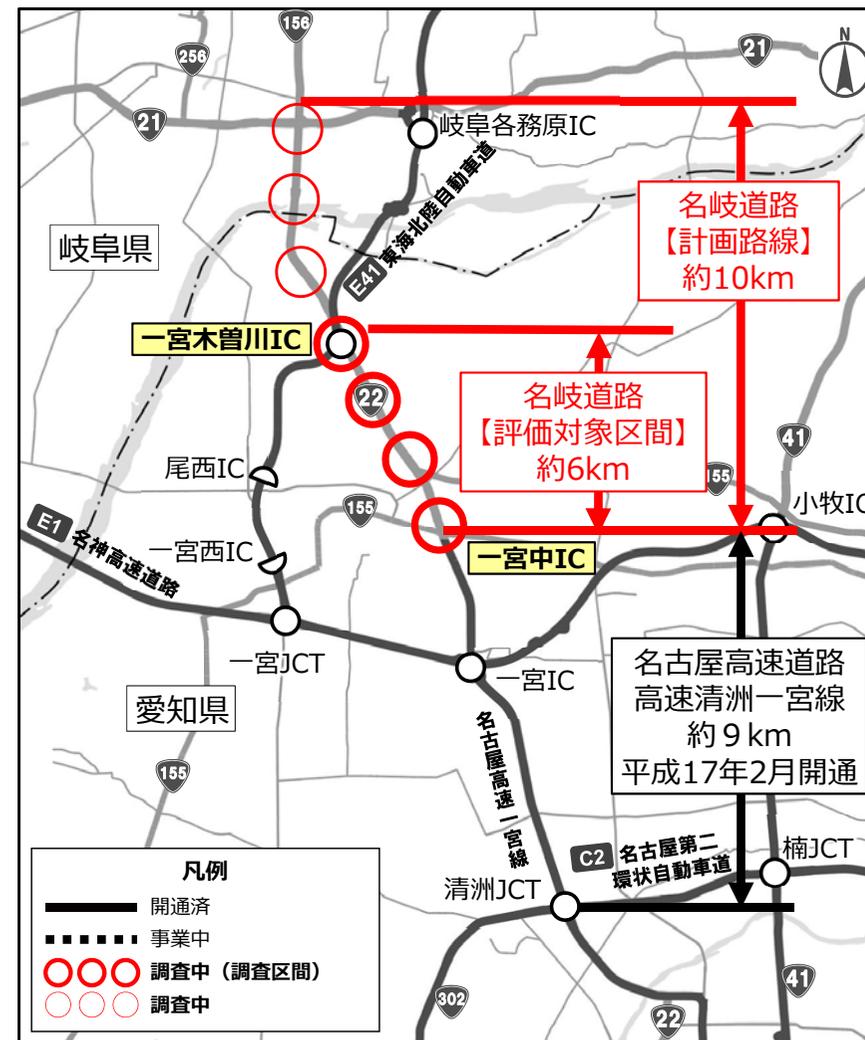
《地域高規格道路》

高規格幹線道路を補完し、地域の自立発展や地域間の連携を支える概ね60km/hの速度サービスを提供する道路

[機能要件]

- (1) 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化による地域集積圏の拡大を図る環状・放射道路
(核都市と農山村地域をはじめとする周辺地域が連携した広域的な地域・都市構造を図る)
…【連携機能】
⇒名岐道路は、連携機能を担う路線として指定
- (2) 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活発化を促し、地域集積圏間の交流を図る道路
(さまざまな地域圏との活発な交流が可能となる多角的ネットワークの形成を図る)
…【交流機能】
- (3) 空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡道路
(国際的、全国的な交流を図るため、空港等他の広域交通機関との効率的なネットワークの形成を図る) …【連結機能】

《地域高規格道路：名岐道路の概要》



1. 検討の流れ 1-3) 計画段階評価手続きの進め方(案)

H29.12.25
H30.11.30

今回
R元.6.27

尾北地域渋滞対策WG (第1回・2回)

〔目的〕

・国道22号の渋滞を解消する抜本的対策として、また、愛知県と岐阜県の更なる連携強化を図るため、愛知県と岐阜県にまたがる広域的な道路ネットワークを担う名岐道路の具体化に向け検討

〔検討結果〕

- 交通容量の拡大、信号交差点の回避・集約、利用交通の適正化の必要性を確認
- 交通課題を踏まえた「優先整備区間」、「道路構造（整備形態・中間IC配置）」を検討

中部地方小委員会 (第1回)

〔審議内容〕

- ◆ 計画段階評価手続きの進め方（案）
- ◆ 名岐道路の位置付け
- ◆ 地域・道路の状況と課題
- ◆ 政策目標（案）
- ◆ 路線の整備方針（案）
- ◆ 比較ルート（案）
- ◆ 意見聴取方法（案）

意見聴取

◆ 意見聴取内容

- 地域の道路交通課題
- 名岐道路の対策案の比較・検討に重視する項目

◆ 意見聴取方法

《ヒアリング》

対象者：地方公共団体
関係団体 等

《アンケート》

対象者：地域住民
道路利用者 等

中部地方小委員会 (第2回)

〔審議内容〕

- ◆ 意見聴取結果
- ◆ 地域意見を踏まえた整備方針
- ◆ 対応方針（案）の検討

対応方針の決定（概略ルート、構造）

2. 尾北地域渋滞対策検討WGのとりまとめ

2. 尾北地域渋滞対策検討WGのとりまとめ 2-1) 名岐道路の検討状況

- 名岐道路については、尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループにおいて、交通課題の分析や課題を解決するために必要な道路構造等を検討。
- 平成30年11月に、名岐道路の優先整備区間（案）、道路構造（案）等のとりまとめを行い、公表。

中京圏渋滞ボトルネック対策協議会 (H24.6設置)

東名阪道渋滞対策検討ワーキンググループ (H28.10.7設置)

尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ：構成メンバー

所属	役職
◎ 中部地方整備局	愛知国道事務所長
"	名古屋国道事務所長
"	岐阜国道事務所長
"	道路部 道路計画課長
岐阜県	県土整備部 道路建設課長
愛知県	建設部 道路建設課長
名古屋市	住宅都市局 都市計画部 街路計画課長
"	緑政土木局 道路建設部 道路建設課長
岐阜県警察本部	交通部 交通規制課長
"	交通部 高速道路交通警察隊 隊長
愛知県警察本部	交通部 交通規制課長
"	交通部 高速道路交通警察隊 隊長
中日本高速道路㈱名古屋支社	総務企画部 企画調整チームリーダー
名古屋高速道路公社	経営企画部 企画課長
事務局	中部地方整備局
"	中日本高速道路㈱ 名古屋支社
"	名古屋高速道路公社

尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループ (H29.12.25設置)

《第1回：H29.12.25》

- 設立趣旨、目的の共有
- 地域概況の把握
- 地域課題の把握
 - ・国道22号及び周辺道路の交通状況の詳細分析・交通課題の共有

《第2回：H30.11.30》

- 名岐道路の優先整備区間等の検討
 - ・交通課題を解決するための「優先整備区間」、「道路構造」、「中間IC」について検討・議論



《H30.11.30公表》

- ・名岐道路の優先整備区間（案）、道路構造（案）等

2. 尾北地域渋滞対策検討WGのとりまとめ 2-2) WGにおけるとりまとめ

① 優先整備区間（案）

○国道22号の交通課題の状況を踏まえ、富士3交差点～一宮木曾川IC区間を優先整備区間とする。

<信号交差点の連担>

- ・他の区間と比較して、信号交差点が連担しており、慢性的に旅行速度の低下が発生。
（富士3交差点～西島町5交差点区間では9箇所/3kmの信号交差点が集中）

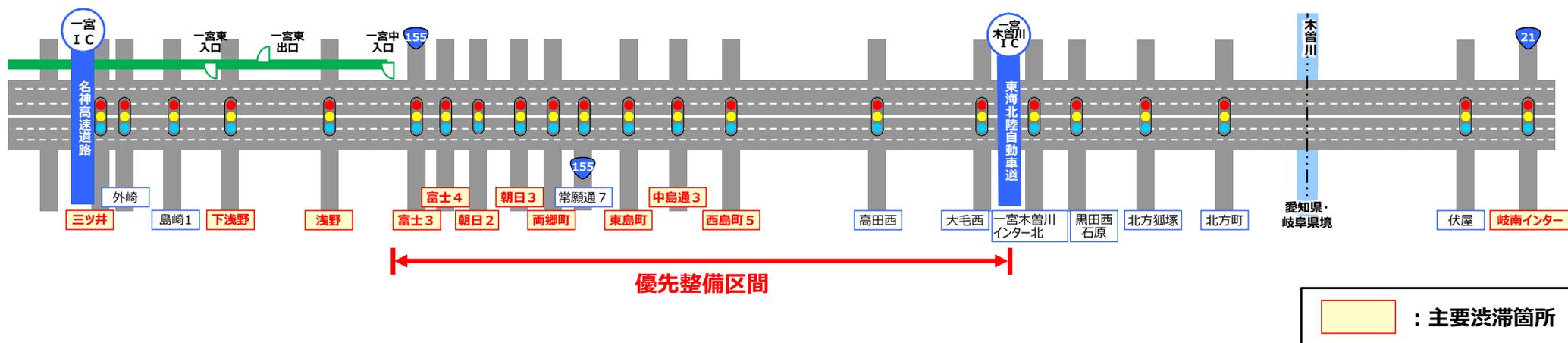
<交通量・トリップの混在・集中>

- ・他の区間と比較して、上下線の朝夕ピーク時間帯における旅行速度の低下が著しい。
- ・通過交通と沿線地域から発生・集中する交通が混在。

<死傷事故率>

- ・他の区間と比較して、死傷事故率が高く、渋滞による速度低下を起因とした追突事故割合が高い。

《優先整備区間（案）》



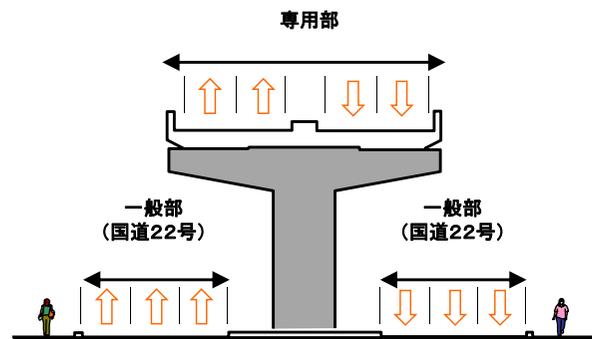
2. 尾北地域渋滞対策検討WGのとりまとめ 2-2) WGにおけるとりまとめ

② 道路構造 (案)

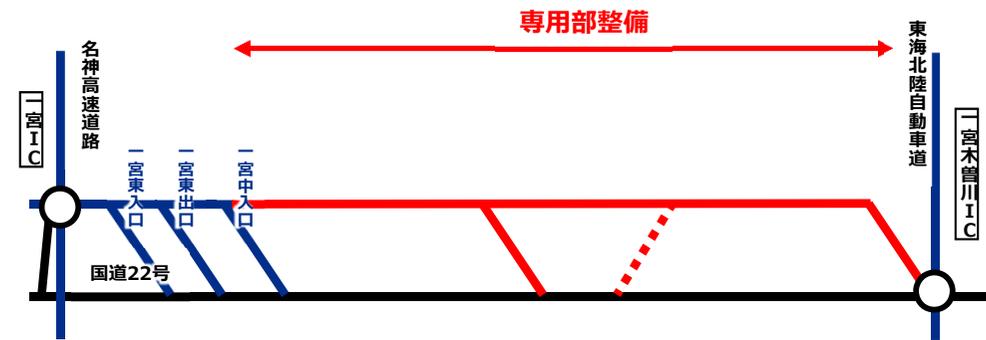
■ 道路構造は「専用部整備」とし、両郷町、常願通7交差点付近に中間ICを設置する。

《道路構造 (案)》

■ 標準断面図

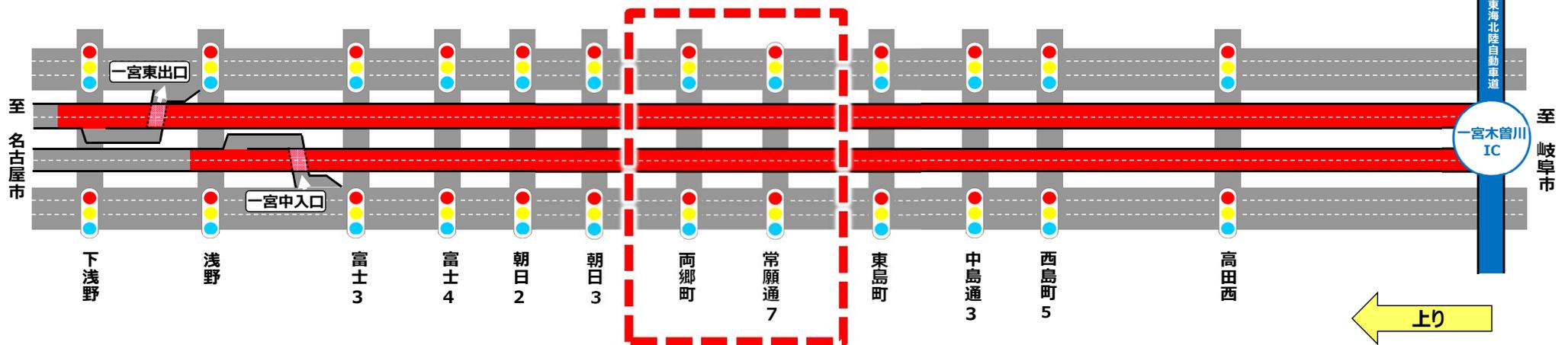


■ 整備イメージ



■ 中間IC

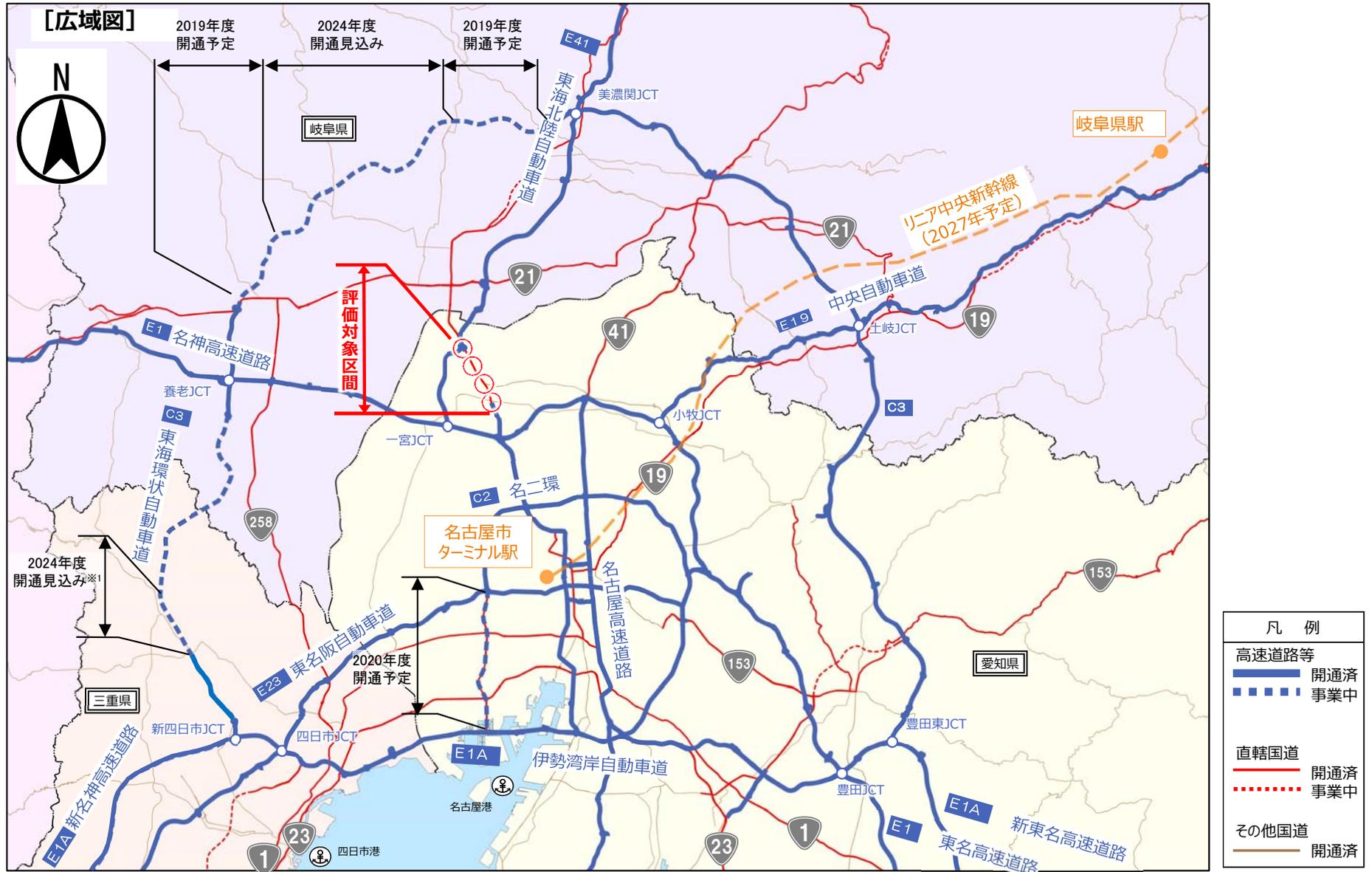
両郷町、常願通7交差点付近に
中間ICを設置



3. 地域の概況

3. 地域の概況 3-1) 周辺道路の整備状況

■ 周辺には、高速道路ネットワークとして、東海北陸自動車道、名神高速道路等の高規格幹線道路に加え、名古屋高速道路の放射軸、東海環状自動車道や名古屋第二環状自動車道等の環状道路が概成してきている。

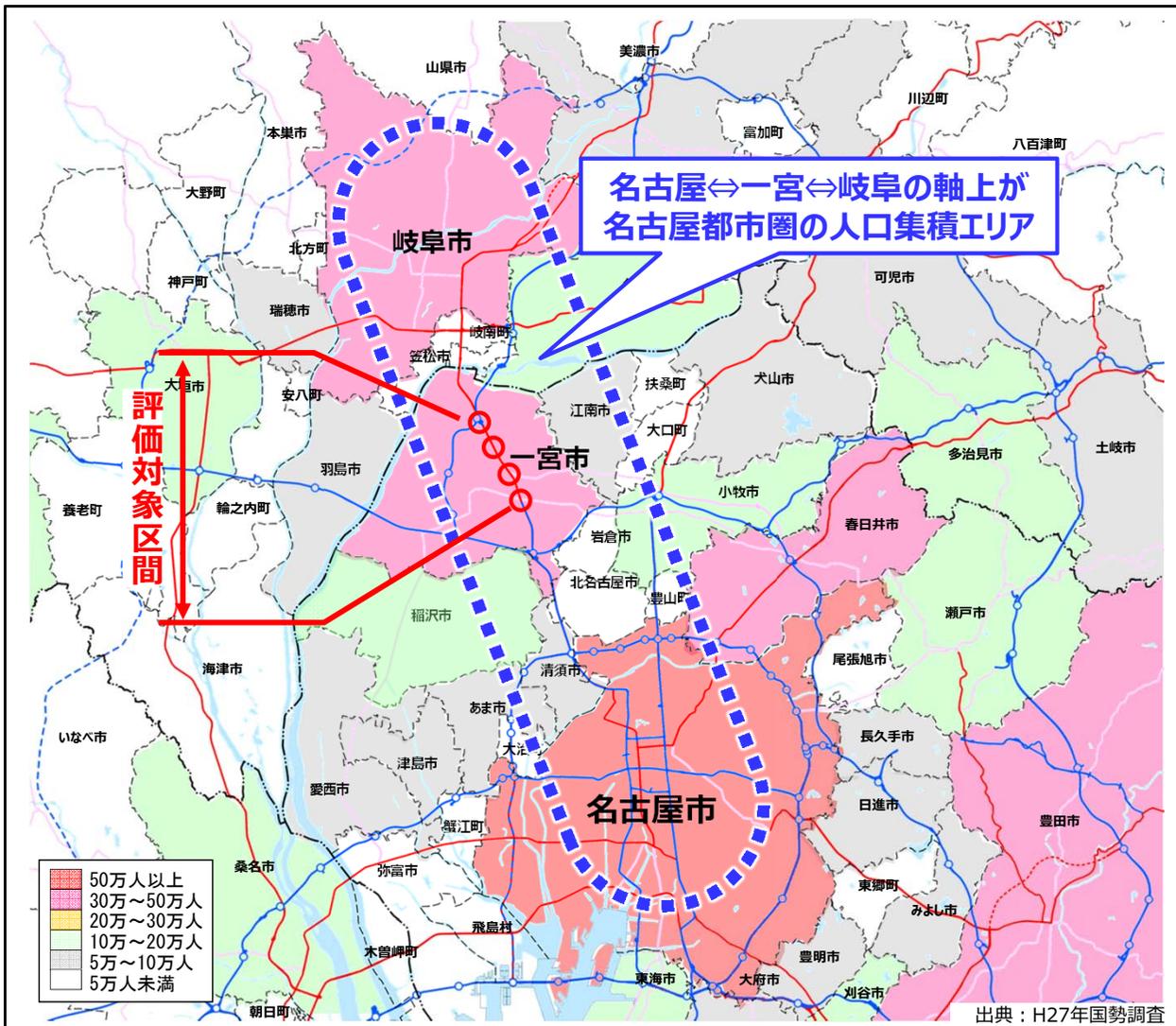


※ 1 用地取得等が順調な場合

3. 地域の概況 3-1) 人口・地域経済

- 名古屋都市圏の中で名古屋・一宮・岐阜間は、最大の人口集積エリアであり、一宮市を含む尾張北西地域（一宮市・江南市・稲沢市・岩倉市）や岐阜地域の人口は名古屋市とともに全国を上回る伸びをみせている。
- また、尾張北西地域及び岐阜地域は、平成23年12月に「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」として指定以降、進展が著しい航空宇宙産業等の効果もあり、製造品出荷額等が全国を上回る伸びをみせ、今後更なる成長が期待される地域である。

■ 人口分布



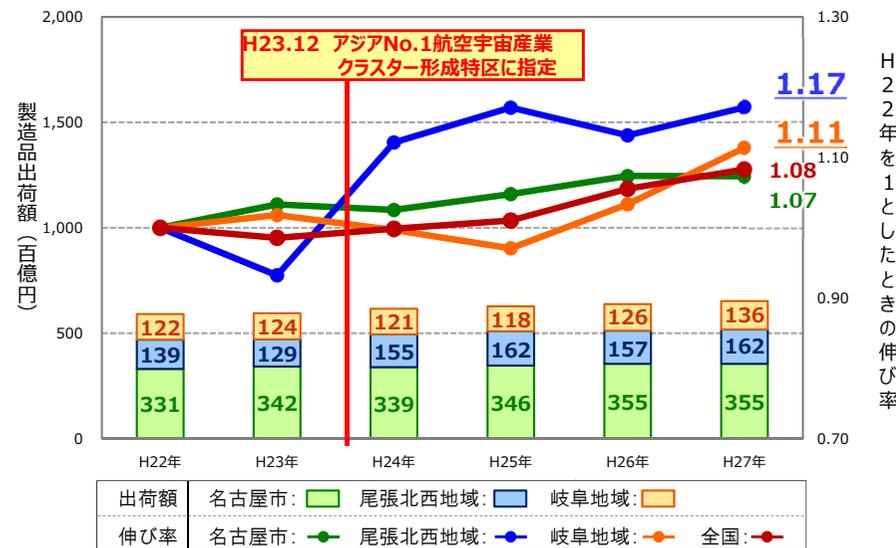
■ 人口

	名古屋市	尾張北西地域	岐阜地域	全国
H7	215万人	63万人	76万人	12,570万人
H27	230万人	66万人	77万人	12,709万人
伸び率	1.07	1.05	1.02	1.01

全国を上回る伸び

出典：H27年国勢調査

■ 製造品出荷物額等の推移



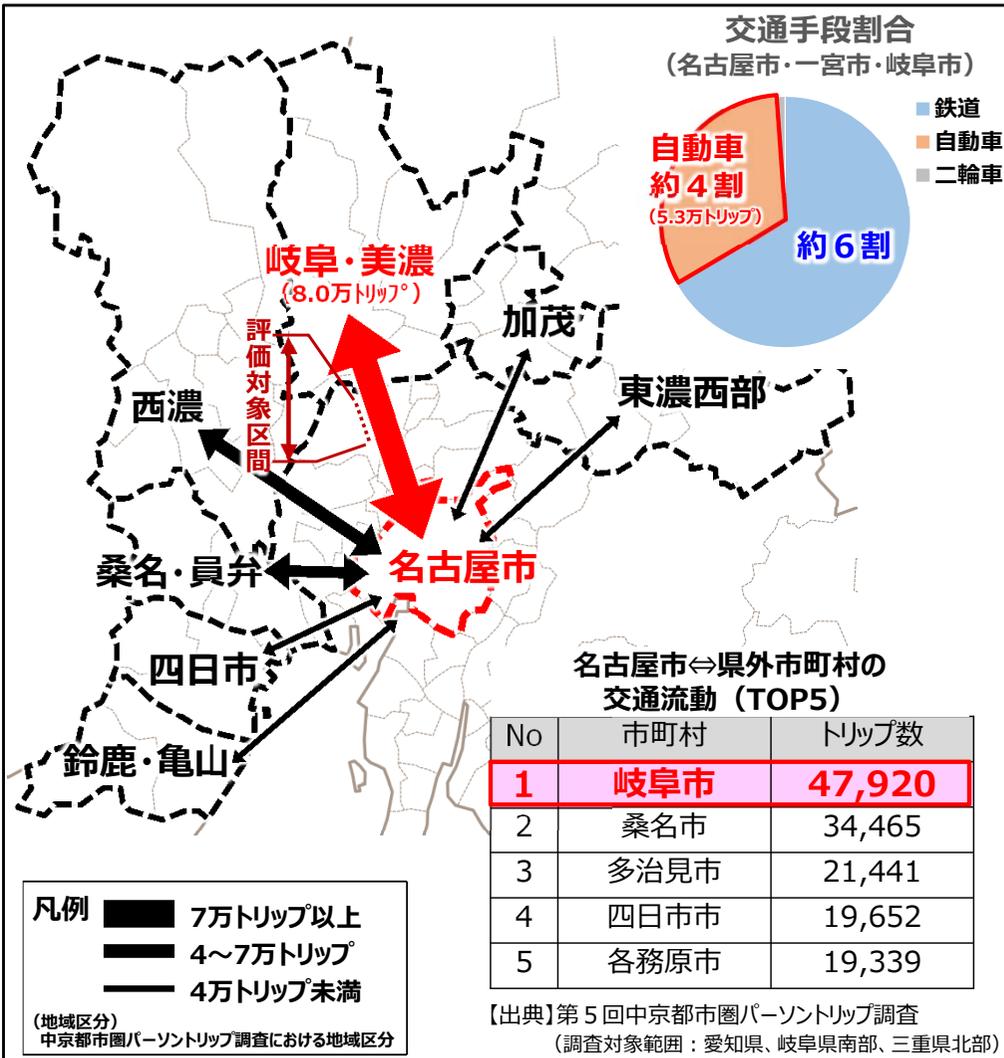
尾張北西地域：一宮市、江南市、稲沢市、岩倉市

岐阜地域：岐阜市、羽島市、各務原市、瑞穂市、本巣市、岐南町、笠松町、北方町

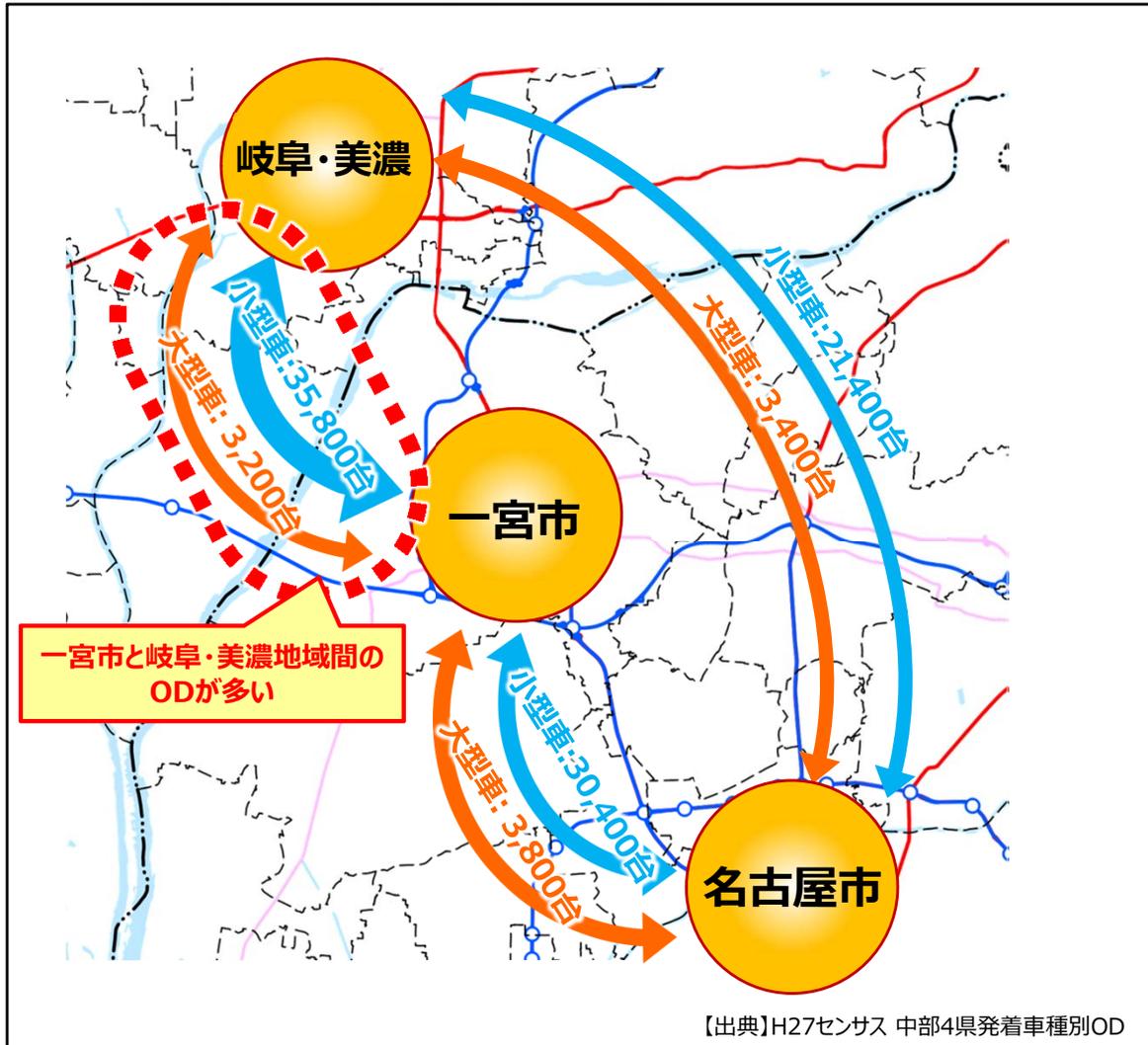
3. 地域の概況 3-2) 地域の交通流動

- 名古屋市と県外を結ぶ交通流動は岐阜市との繋がりが最も多く、名古屋市・一宮市・岐阜市における交通手段の約4割が自動車利用を占める。
- 名古屋市、一宮市、岐阜・美濃地域の人・モノの動きをみると、一宮市と岐阜・美濃地域との交通流動が最も多く、日常的な社会活動での結びつきが非常に強い。

■ 名古屋市⇔県外の交通流動



■ 名古屋市、一宮市、岐阜・美濃地域間のOD



3. 地域の概況 3-3) 地域の主要産業 ~航空宇宙産業等の先進産業が集積~

- 尾張北西地域等を含む中部エリアは、わが国有数の航空宇宙産業拠点となっており、岐阜地域には航空宇宙産業関連の事業所が多く集積している。
- 大手大型旅客機企業では、岐阜地域で製造された航空宇宙産業関連の部品等を、名古屋港周辺の工場まで運搬・組立し、名古屋港を經由して中部国際空港から米国へ輸送されている。

■ 航空宇宙産業

《航空宇宙産業のシェア》

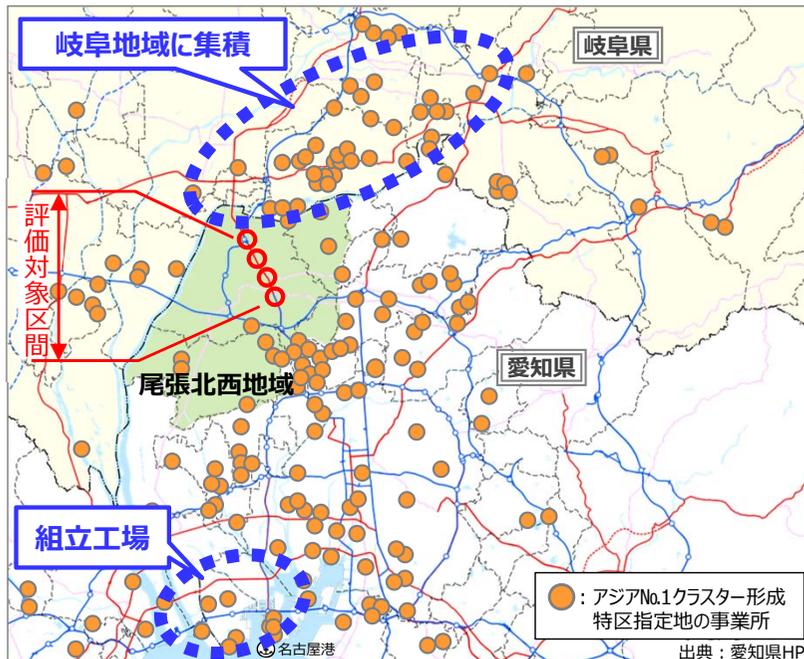


※航空機用原動機製造業+その他の航空機部品・補助装置製造業（愛知・岐阜・三重・静岡）

中部エリア内訳

出典：H26工業統計（都道府県別産業細分類別統計表）

《航空宇宙産業関連の事業所等》



《部品製造～組み立て～空輸までの流れ》



大型航空機の部品を輸送する専用貨物機※1



大型航空機の月生産数
【これまで】12機/月
↓
【今後】14機/月に増産※2

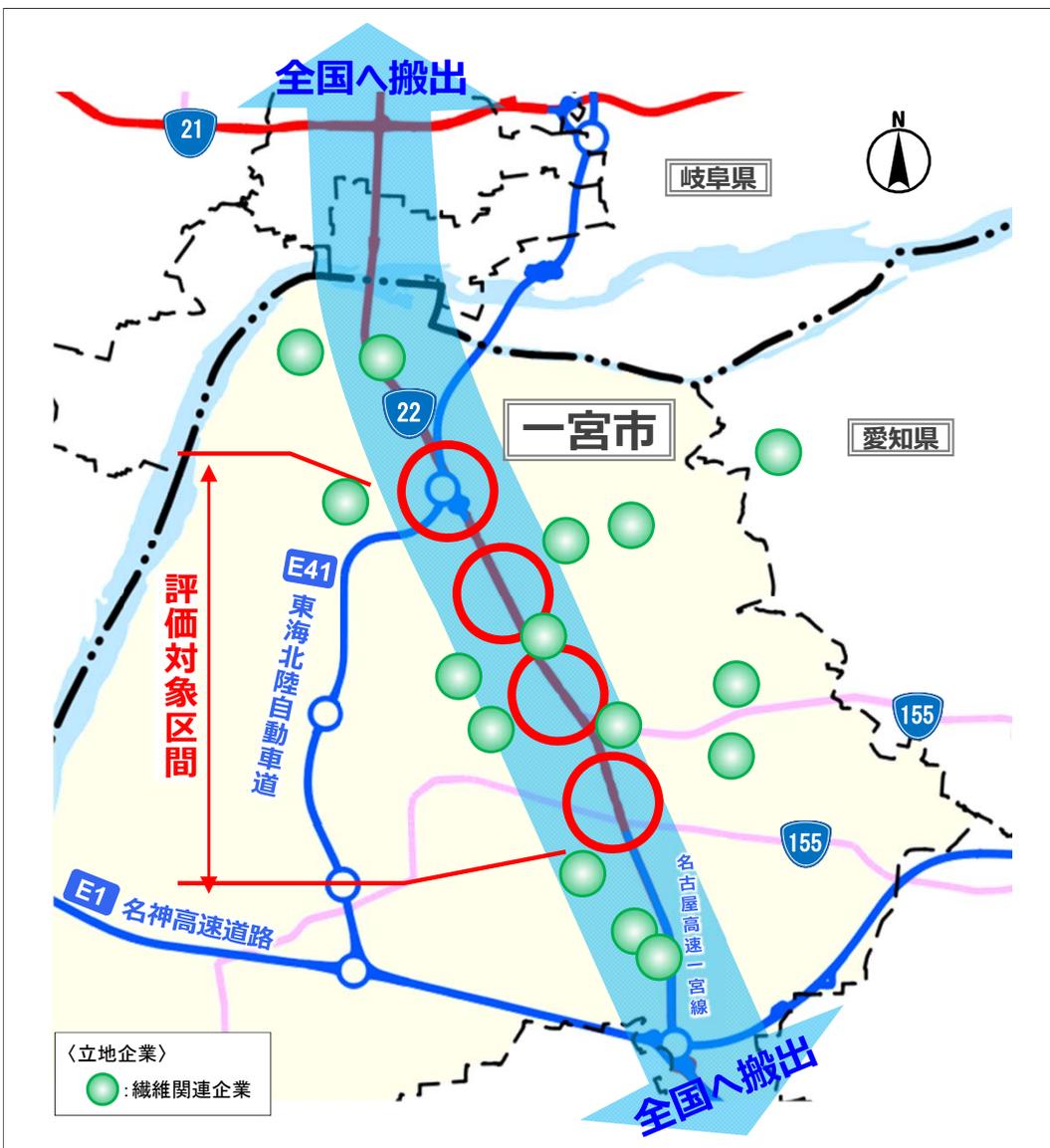
※1：専用貨物機
大型航空機の部品を運ぶための飛行機で世界に4機のみ存在（うち1機が中部国際空港から離発着）
・大型航空機の35%は日本で生産されており、最終組み立て工場があるアメリカのエアバレットまで運ぶ。

※2：H31年1月30日発表

3. 地域の概況 3-4) 地域の主要産業 ～国内トップクラスの繊維産業～

- 名岐道路が通過する一宮市は、国道22号の沿線を中心に繊維関連企業が多数立地。
- 繊維産業においては、事業所数・製造品出荷額ともに国内トップクラスのシェアを誇り、10年で輸出額が約2倍に増加。

《国道22号沿線地域の立地企業（繊維関連）》



《一宮市における繊維産業》

〔繊維産業における市町村ランキング〕

	事業所数[箇所]		製造品出荷額等[億円]	
1	京都市	498	倉敷市	1092
2	一宮市	260	一宮市	827
3	大阪市	247	福井市	812
4	倉敷市	221	大阪市	780
5	福山市	197	京都市	742

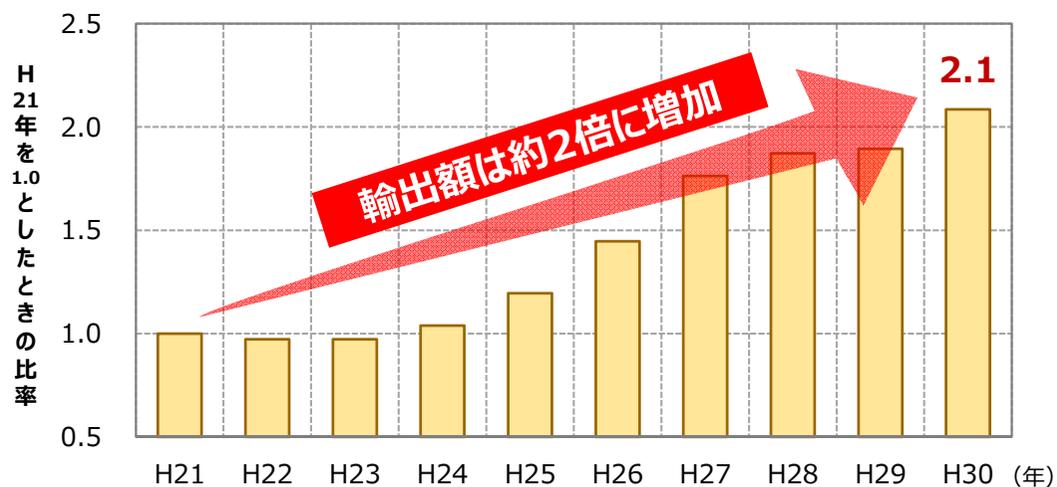
※平成28年工業統計（繊維工業）【経済産業省】

〔高級毛織物の海外進出〕



伝統的なシオンヘル式織機
若者も入社し作業を行っている

《中部国際空港からの「織物用糸及び繊維製品」輸出額》

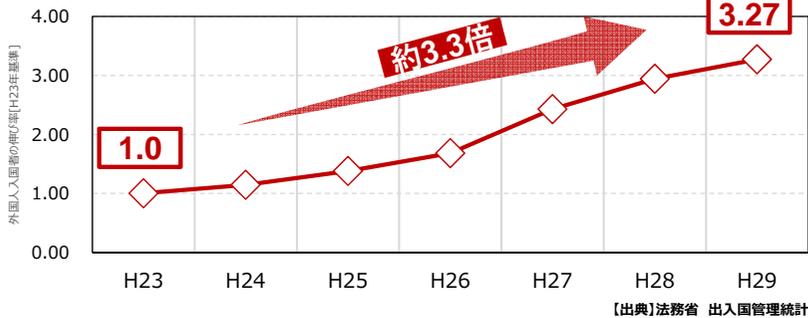


出典：貿易統計（H21～H30）【財務省】対象品目は毛織物、繊維二次製品（除衣類）、織物、織物用糸、衣類及び同附属品

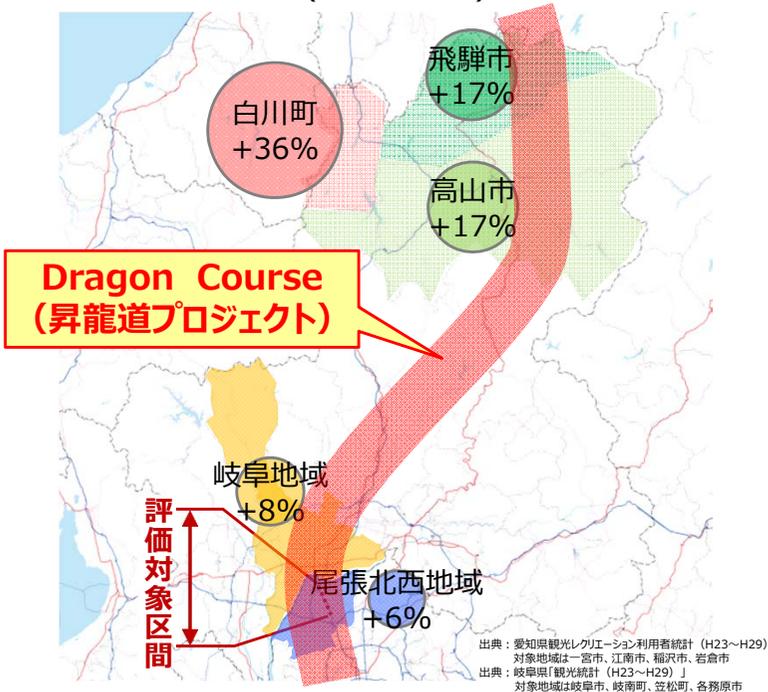
3. 地域の概況 3-5) 観光交流

- 近年、中部国際空港からの外国人入国者数が大幅に増加傾向（約3.3倍[H23⇒H29]）。この影響を受け、昇龍道プロジェクトの重点ルートとなっている飛騨・高山等の地域においては、観光入込客数の伸びが著しい。
- その一方で、名岐道路の周辺地域においては、「138タワーパーク」や「真清田神社」など、年間来訪者100万人以上の豊富な観光資源が存在しているが、近年の観光入込客数は概ね横ばいにある。

■ 中部国際空港における外国人入国者数の推移



■ 観光入込客数の伸び率 (H23→H29)



■ 周辺地域の観光資源



4. 道路交通の現状と課題

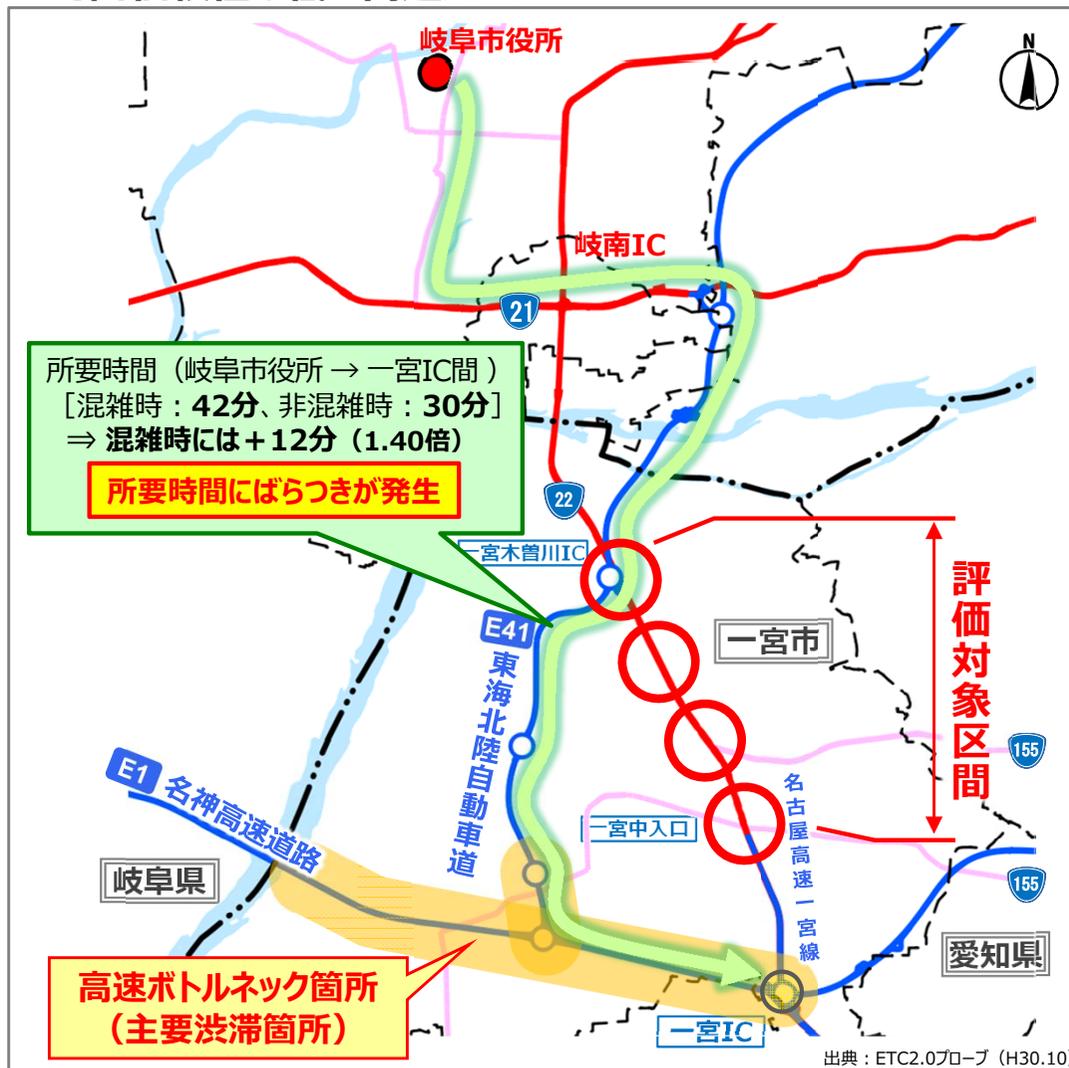
4. 道路交通の現状と課題 4-1) 高速アクセス性、時間信頼性

- 名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路ネットワークは整備されているが、一般道路を利用した場合に比べ、高速道路を利用した場合には約1.5倍の延長があり、迂回感がある。
- また、高速道路利用ルートには高速ボトルネック箇所が存在するため、所要時間にばらつきが発生し、時間信頼性が低い。

■ 迂回感のある高速道路



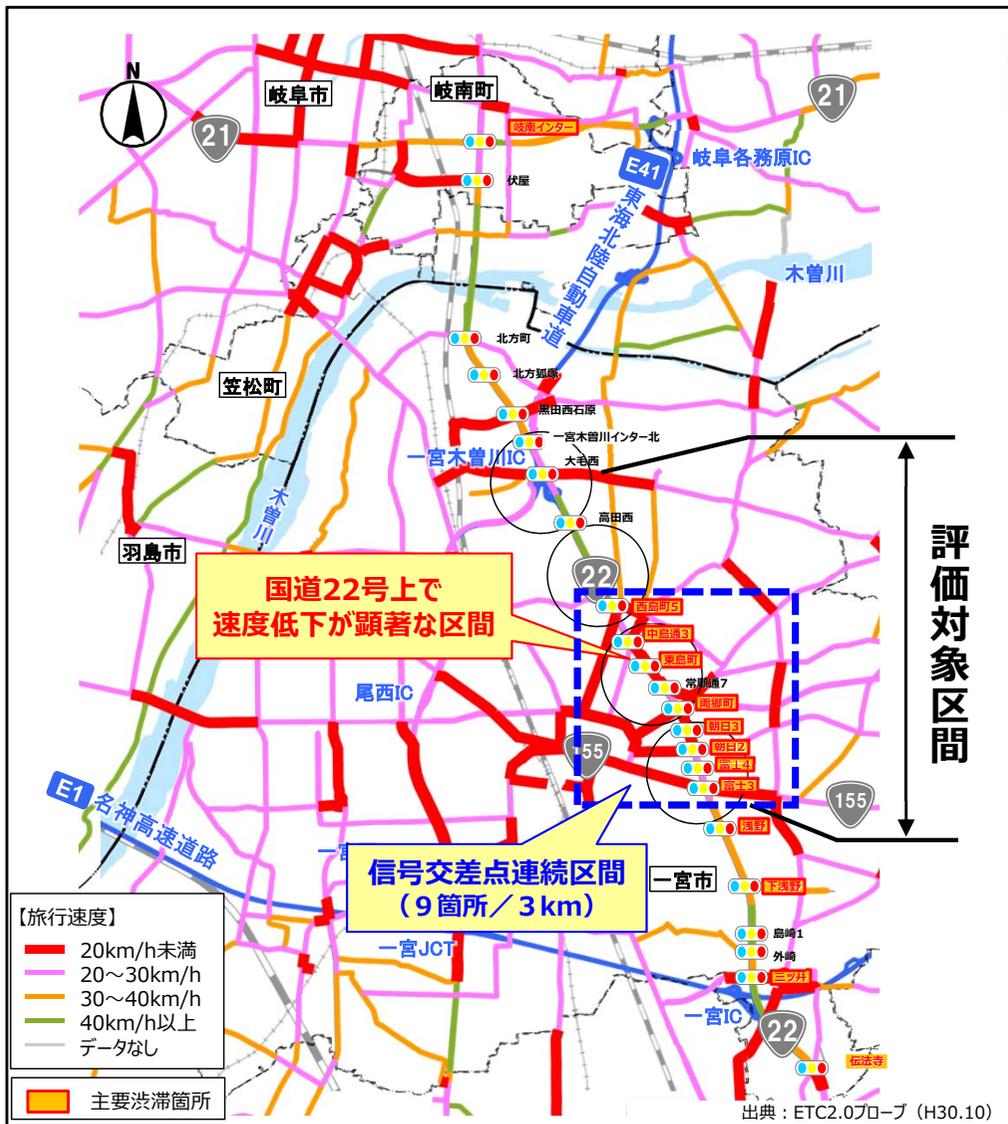
■ 時間信頼性の低い高速道路



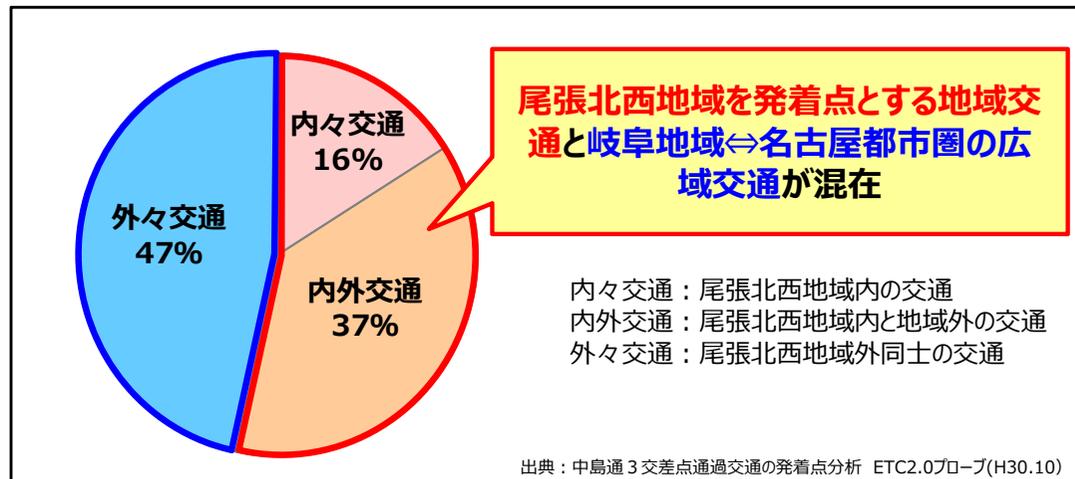
4. 道路交通の現状と課題 4-2) 渋滞

- 国道22号は、岐阜地域⇔名古屋都市圏の広域交通（通過交通）と尾張北西地域を発着点とする交通（地域交通）が混在し、本線・交差路線で朝夕ピーク時に速度が低下。
- 特に、国道22号の市街地付近では、信号交差点が連担しており、速度低下が顕著。

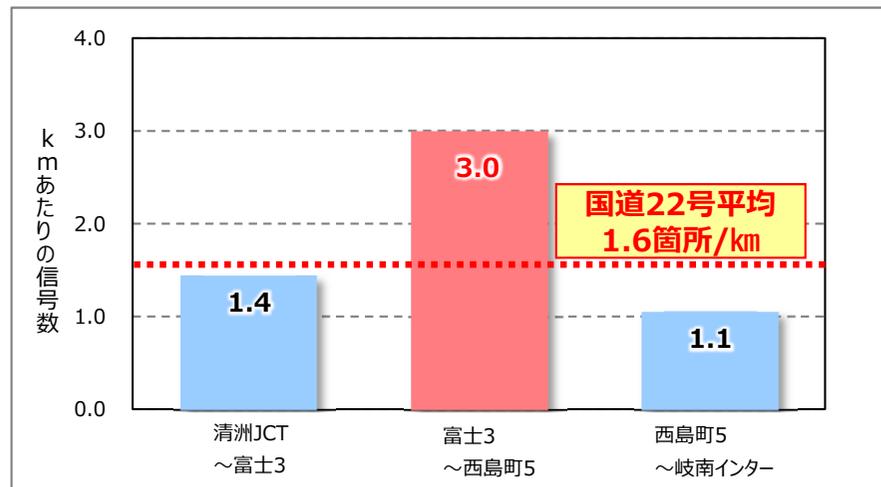
■ 国道22号周辺における一般道路の速度状況（平日7時台）



■ 国道22号の交通特性



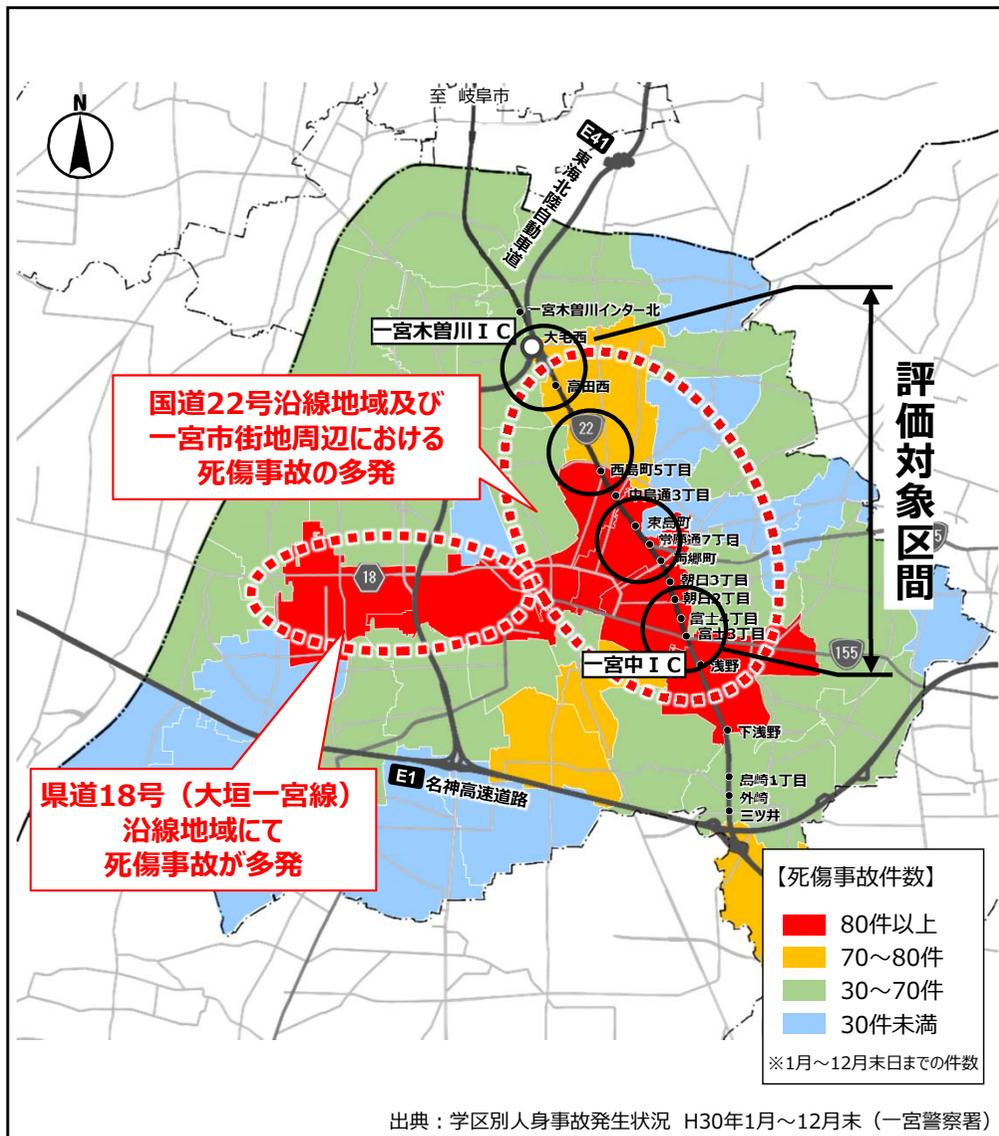
国道22号の区間別のkmあたり信号数



4. 道路交通の現状と課題 4-3) 交通事故

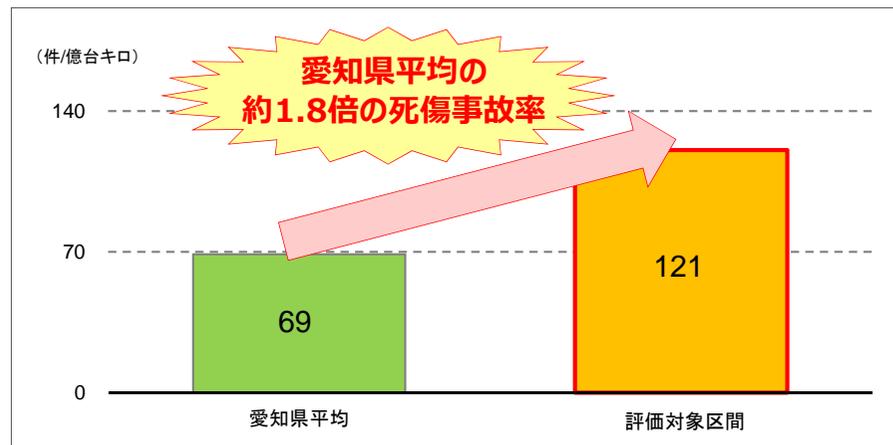
- 一宮市では、国道22号、国道155号等の幹線道路沿線において事故が多く発生している。
- 国道22号の評価対象区間の死傷事故率は愛知県平均の約1.8倍と高い。また、発生した事故の約7割が追突事故。

《一宮市における学区別の死傷事故発生状況》

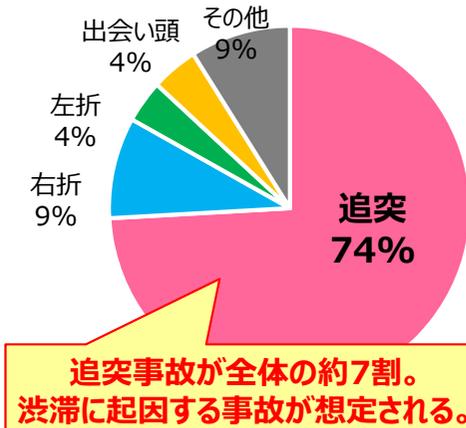


《評価対象区間における死傷事故発生状況》

■ 国道22号の事故発生状況（一宮中IC～一宮木曾川IC）



■ 国道22号の事故類型割合（一宮中IC～一宮木曾川IC）



最近発生した事故（中島通3丁目付近）



5. 政策目標(案)の設定

5. 政策目標(案)の設定 5-1) 地域の将来像

《愛知県・尾張地域の上位計画》

愛知県 愛知ビジョン2020《H27.3策定》

<p>次世代産業の育成・強化と地域産業の活性化</p>	<p>県営名古屋空港隣接地における民間航空機の生産・整備拠点の形成など、「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」の推進による航空宇宙産業の振興を図る。</p>
<p>大都市圏名古屋をはじめ、各都市の魅力を生かした地域の賑わいの創出</p>	<p>先進的なモノづくり産業や、繊維産業、窯業、醸造業といった地場産業、尾張七宝などの伝統的工芸品等を生かした、観光モデルルートの普及やスタンプラリーの実施など、産業観光を推進。</p>
<p>大都市地域としての利便性を生かした、質の高い快適な暮らしを支える基盤づくり</p>	<p>地域内交通の円滑化に向け、都市計画道路の名古屋岡崎線、名古屋江南線、名古屋津島線、名古屋半田線をはじめとする名古屋からの放射状道路や、都市計画道路の北尾張中央道、瀬戸大府東海線、名古屋第3環状線をはじめとする環状道路の整備を推進</p>

愛知県（尾北地域） 尾張都市計画区域マスタープラン《H31.3策定》

<p>力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進</p>	<p>広域幹線道路ネットワークの整備とともに、産業集積地へのアクセス道路の整備などを進め、経済活動の効率性の向上や生産力拡大などを図る。</p>
<p>リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進</p>	<p>広域幹線道路の整備を促進するなど、世界とつながる玄関口となる中部国際空港や名古屋港などのアクセス性の向上を目指す。</p>
<p>大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保</p>	<p>誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成に向けて、交通安全対策や歩行経路のバリアフリー化などを推進。</p>

5. 政策目標(案)の設定 5-2) 政策目標(案)

	課題	原因	政策目標(案)
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ○高速道路利用時の迂回感 <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路ネットワークは迂回感がある(一般道に比べ1.5倍) ○高速道路利用時の時間信頼性が低い <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路を利用した場合に所要時間にばらつきが生じ、時間信頼性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ○名古屋・岐阜間の効率的な高速道路ネットワークが不足 ○高速道路利用ルートに渋滞ボトルネック箇所が存在 	<p>政策目標(案)</p> <p>都市間の物流アクセス性向上・産業活性化支援</p>
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ○国道22号等の交通渋滞 <ul style="list-style-type: none"> ・国道22号等で朝・夕ピーク時に速度低下が発生 ・特に市街地付近では速度低下が顕著 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域を発着点とする交通と、広域交通(通過交通)が混在 ○市街地付近では信号交差点が連担 	<p>交通の円滑化</p>
事故	<ul style="list-style-type: none"> ○国道22号沿線地域で多発する交通事故 <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県平均の約1.8倍と高い死傷事故率 	<ul style="list-style-type: none"> ○渋滞 	<p>交通安全の確保</p>

5. 政策目標(案)の設定 5-2) 政策目標(案)

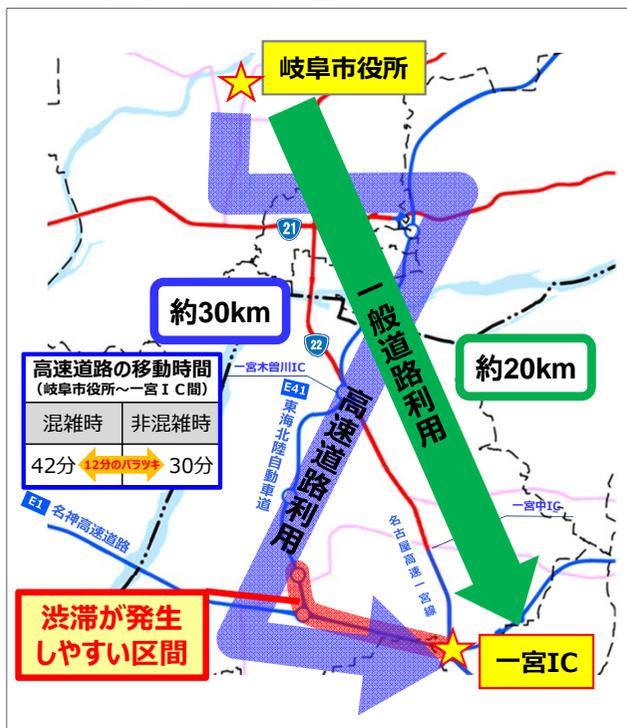
各政策目標と課題

物流・産業	都市間の物流アクセス性 向上・産業活性化支援
-------	---------------------------

【課題】

- ①名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路ネットワークは迂回感がある（一般道に比べ1.5倍）
- ②高速道路を利用した場合に所要時間にはばらつきが生じ、時間信頼性が低い

高速道路と一般道路の経路



渋滞	交通の円滑化
----	--------

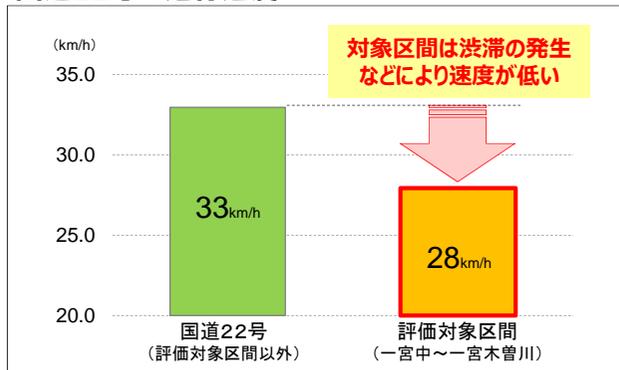
【課題】

- ①国道22号等で朝・夕ピーク時に速度低下が発生
- ②特に市街地付近では速度低下が顕著



朝ピーク時交通状況（国道22号 富士4交差点付近）

国道22号の走行速度



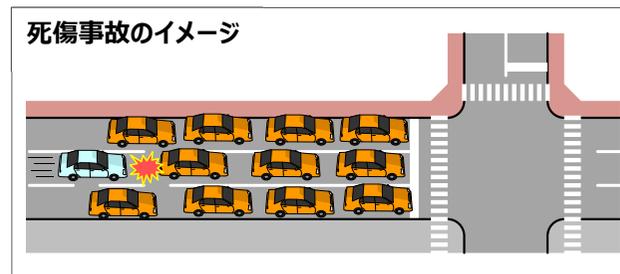
出典：H27全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度(上下線平均)

事故	交通安全の確保
----	---------

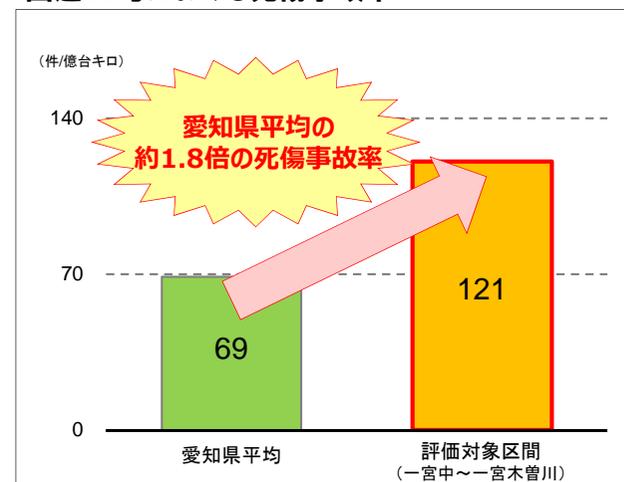
【課題】

- ①愛知県平均の約1.8倍と高い死傷事故率

死傷事故のイメージ



国道22号における死傷事故率*



※死傷事故率：自動車の走行距離あたりの事故件数

5. 政策目標(案)の設定 5-2) 政策目標(案)

■ 政策目標(案)の設定

○地域の課題や将来像等を踏まえ、3つの政策目標(案)を設定し、これらの目標を達成するための対策案を検討。

地域の状況

交通課題・地域課題

地域の将来像

政策目標(案)

1. 都市間の物流アクセス性向上、産業活性化支援
2. 交通の円滑化
3. 交通安全の確保

■ 対策案の検討

【物流・産業】

・国内トップクラスの繊維産業や航空宇宙産業拠点等の主要な地域産業拠点、北陸地域と国際物流拠点（名古屋港や中部国際空港）を結ぶ、高速アクセス性、時間信頼性の高い道路

【渋滞】

・渋滞や混雑の影響が少なく、都市間・地域間の日常的な移動が快適に走行できる等、速達性が高い道路

【事故】

・沿線地域において交通事故が抑制され、安全性が高い道路

名岐道路（一宮地区）※について対策案を複数設定し検討 ※評価対象区間

6. 対応方針(案)の検討

6. 対応方針(案)の検討 6-1) 対応策案の考え方

将来像を踏まえた道路に求められる機能・役割と政策目標 (案)

【政策目標 (案)】

- 都市間の物流アクセス性向上、産業活性化支援
- 交通の円滑化
- 交通安全の確保

【道路に求められる機能・役割】

- 産業・物流拠点間的高速アクセス性・時間信頼性が高い
- 都市間・地域間の日常的な移動が快適に走行できる等、速達性が高い
- 沿線地域において交通事故が抑制され、安全性が高い

※意見聴取により道路に求められる機能・役割を補完

政策目標を達成するために考えられる対策案

《配慮すべきポイント》

自然環境の保全、生活環境への配慮、施工時の地域への配慮

【案①】

専用部整備案

【案②】

部分立体案

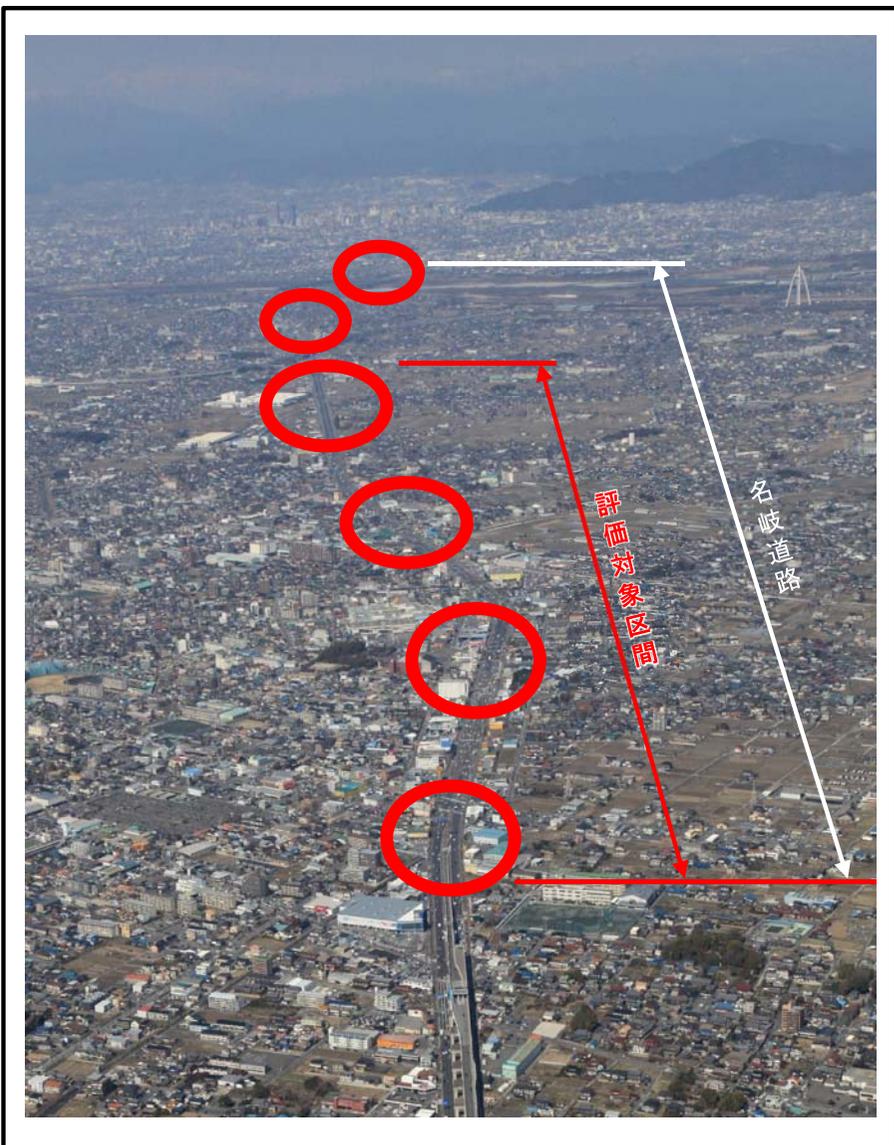
【案③】

平面8車線案

6. 対応方針(案)の検討 6-2) 構造形式比較図

■ 国道22号の沿線では、既に都市計画に基づき、市街化やまちづくりが進展しており、現道上以外での整備は困難なことから国道22号と同一ルートにおいて対応可能となる道路構造案を抽出

■ 国道22号周辺の開発状況



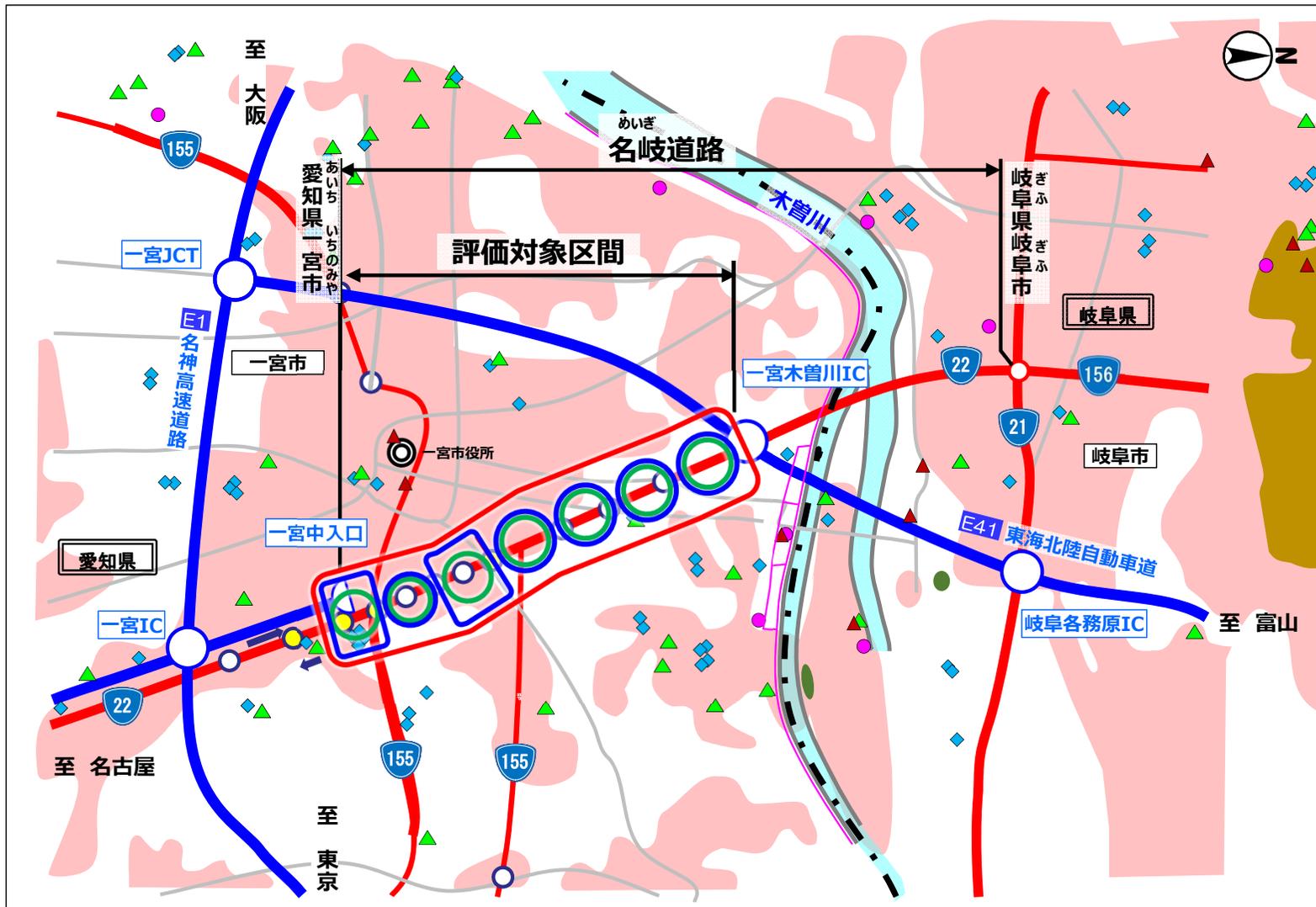
■ 構造形式比較図

整備形態	標準断面図	整備イメージ
専用部整備案		
部分立体案		
平面8車線案		

6. 対応方針(案)の検討 6-3) 路線の検討条件

■ 評価対象区間の周辺には、保全対象となる「集落・市街地」、「河川」、「巨樹・巨木林」、「天然記念物（植物）」、「特定植物群」、「景観資源・眺望点」、「人と自然との触れ合いの活動の場」等が存在し、工事中及び道路の存在による影響等を考慮する必要がある。

【対策（案）と保全対象】



対策(案) 凡例

- 立体区間 (Red box) : 案1 専用部整備案
- 立体区間 (Blue circle) : 案2 部分立体案
- 平面8車線案 (Green circle) : 案3 平面8車線案

高速道路等 (Blue line)

一般国道 (Red line)

4車線以上 2車線

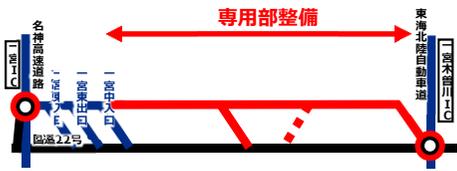
その他の道路 (Grey line)

- 主要渋滞箇所 (Blue circle)
- 事故危険箇所 (Yellow circle)
- 重要な植物種 (天然記念物) (Green triangle)
- 重要な植物種 (巨樹・巨木林) (Blue diamond)
- 重要な植物種 (特定植物群) (Green oval)
- 人と自然との触れ合いの活動の場 (Pink circle)
- 景観資源 (Yellow oval)
- 眺望点 (Red triangle)
- 集落・市街地 (Pink area)

渋滞区間 (国道22号) (Blue arrow)

※2018.3 平日のETC2.0データより旅行速度20km/h以下の箇所

6. 対応方針(案)の検討 6-4) 対策案の比較

評価項目		【案①】専用部整備案		【案②】部分立体案		【案③】平面8車線案	
		評価ポイント		評価ポイント		評価ポイント	
		<p>・全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間的高速アクセス性・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決を図る案</p> <p>約6 km</p> 		<p>・信号が連続する区間(富士3・両郷町～常願通7)において、部分的に立体構造で整備し、渋滞や事故に対する課題解決を部分的に図る案</p> <p>約6 km (部分立体:約2km)</p> 		<p>・全線で現道を拡幅し、工事中の現道交通への影響を考慮しつつ、渋滞や事故に対する課題軽減を図る案</p> <p>約6 km</p> 	
「政策目標」に対する評価	都市間の物流アクセス性向上・産業活性化支援	<p>岐阜・一宮地区と名古屋間の移動距離が短い</p> <p>道路の移動時間が読み、信頼性が高い</p>	<p>・都市間を結ぶ高速道路の距離が短くなる 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC): 約30km ⇒ 約20km》</p> <p>・都市間的高速道路の移動において、渋滞箇所を通過しなくなるため時間信頼性が向上する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮西IC～一宮IC): 約5km ⇒ 0km》</p> <p>・一宮 I C や一宮木曾川 I C のジャンクション化により、効率的な高速道路ネットワークの利用を可能とする</p>	<p>・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC): 約30km ⇒ 約30km》</p> <p>・都市間的高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通がやや転換するため、時間信頼性はやや向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮西IC～一宮IC): 約5km ⇒ 5km》</p>	<p>・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC): 約30km ⇒ 約30km》</p> <p>・都市間的高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通が若干転換するため、時間信頼性は若干向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮西IC～一宮IC): 約5km ⇒ 5km》</p>		
	交通の円滑化	<p>速達性が高く渋滞が少ない</p>	<p>・国道22号の通過交通と地域交通を分離する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が最も向上する 《(国道22号の旅行速度(一宮～一宮木曾川)): 22km/h^{*1} ⇒ 80km/h^{*2}》</p> <p>・インターチェンジの設置により、地域交通(名古屋方面)の専用部への転換を促進する</p>	<p>・国道22号の信号交差点の一部を回避する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度がやや向上するものの効果は限定的 《(国道22号の旅行速度(一宮～一宮木曾川)): 22km/h^{*1} ⇒ 41km/h^{*3}》</p>	<p>・国道22号の交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が若干向上するものの現状とほぼ変わらない 《(国道22号の旅行速度(一宮～一宮木曾川)): 22km/h^{*1} ⇒ 34km/h^{*4}》</p>		
	交通安全の確保	<p>交通事故が少ない</p>	<p>・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が緩和する事で交通事故件数が最も削減する</p>	<p>・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞がやや緩和する事で交通事故件数がやや削減するものの効果は限定的</p>	<p>・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が若干緩和する事で交通事故件数が若干削減するものの効果は限定的</p>		
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	<p>生活への影響が少ない</p>	<p>・旅行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響は最も小さくなる</p>	<p>・旅行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響はやや小さくなる</p>	<p>・旅行速度が若干向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響は若干小さくなる</p>		
	自然環境への配慮	<p>自然への影響が少ない</p>	<p>・概ね既存の道路用地内で施工が可能のため、自然環境は大きく変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している</p>	<p>・概ね既存の道路用地内で施工が可能のため、自然環境は大きく変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している</p>	<p>・既存の道路用地内で施工が可能のため、自然環境は変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している</p>		
	工事の影響	<p>工事中の現道交通への影響が少ない</p>	<p>・全線を立体構造とする整備(規制範囲が広く、大規模構造物が多くある)のため、現道交通への影響が最も大きい</p>	<p>・部分的な立体構造等の整備(規制範囲が広く、大規模構造物が部分的にある)のため、現道交通への影響が大きい</p>	<p>・現道拡幅する整備(規制範囲は広いが、大規模構造物がない)のため、現道交通への影響が最も少ない</p>		
その他	<p>経済性</p> <p>建設に要する費用が安い</p>	<p>約1,600億円～1,960億円</p>	<p>約300億円～360億円</p>	<p>約100億円～120億円</p>			

※1 (現況): H27全国道路・街路交通情勢調査(以下、「H27道路交通センサス」)における混雑時の速度 ※2 (専用部案): 隣接区間(名古屋高速一宮線)の規制速度80km/hとする。 ※3 (部分立体案): 部分立体区間を60km/h、その他区間をH27道路交通センサスにおける非混雑時の速度

※4 (平面8車線案): H27道路交通センサスにおける非混雑時の速度

7. 意見聴取方法(案)

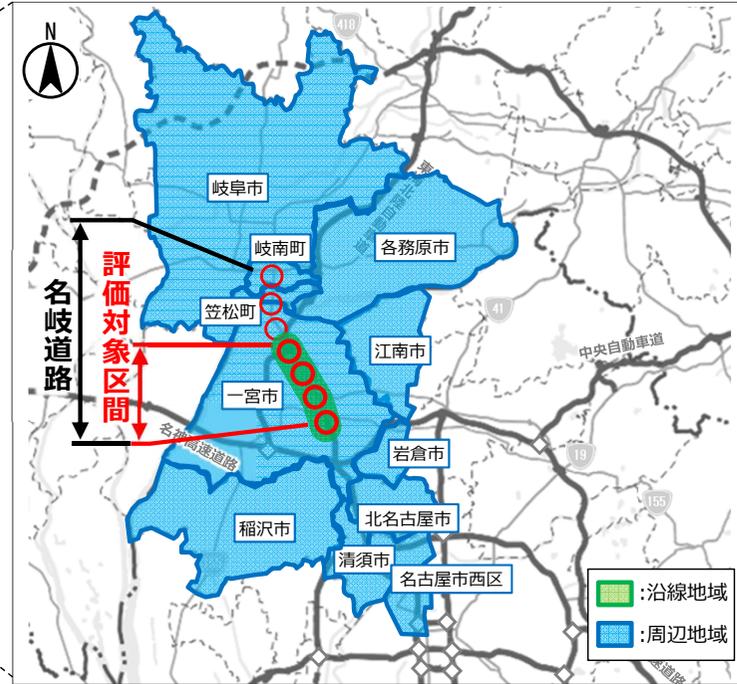
7. 意見聴取方法(案) 7-1) 意見聴取の概要とアンケート配布範囲

■ 沿線・周辺地域の住民、道路利用者、地方公共団体、各種団体などから、地域の道路交通課題、対策案の比較・検討に際して重視すべき項目、配慮すべき項目などに対する意見を幅広く聴取。

■ 道路利用者の意見聴取対象範囲



■ 住民アンケート配布範囲



調査項目			対象
アンケート	住民アンケート	沿線地域	<ul style="list-style-type: none"> ・名岐道路が通過する地域である「一宮市の沿線地区」 ・オープンハウス
		周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・名岐道路の近隣のショッピングセンター（1箇所：テラスウォーク一宮） ・国道22号（一宮地区）の利用が見込まれる地域（9市2町） <愛知県> 一宮市（沿線地区以外）、江南市、稲沢市、岩倉市、北名古屋市、清須市、名古屋市西区 <岐阜県> 岐阜市、各務原市、岐南町、笠松町
	道路利用者アンケート	広域利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・WEBアンケート
		業務上利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・SA/PA ・郵送回収
ヒアリング	地方公共団体ヒアリング		<ul style="list-style-type: none"> ・愛知県、岐阜県 ・沿線地域及び周辺地域の9市2町（一宮市、江南市、稲沢市、岩倉市、北名古屋市、清須市、名古屋市西区、岐阜市、各務原市、岐南町、笠松町）
	各種団体ヒアリング	経済・産業団体ヒアリング	・沿線地域・周辺地域内の商工会議所、観光協会、旅行業協会
		県警・消防ヒアリング	・沿線地域・周辺地域内の警察署・消防本部
関連管理者ヒアリング		・中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社	

周知方法

記者発表、ポスター掲示、国、県、沿線・周辺地域地方公共団体HPへのバナー貼付、市町広報誌

配布方法

- ①住民アンケート
一宮市の沿線地区は全戸配布、その他は無作為抽出で配布
- ②道路利用者アンケートとオープンハウス
対象箇所直接配布
- ③業務上利用者アンケート
対象企業に郵送配布
- ④上記以外は、対象団体等にヒアリング

回収方法

- ①②郵便ポスト（WEBによる回答も可能としている）
- ③ 対象箇所に投函ボックスを設置

期間

全体期間 約2ヶ月

7. 意見聴取方法(案) 7-2) アンケート調査内容・項目(案)

アンケート調査項目	アンケート調査内容
回答者の属性 道路利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■回答者の属性 住所（市区町村まで）・性別・年齢・職業 ■国道22号の利用頻度及び自動車の利用頻度 ・ほぼ毎日、週に数回程度、月に数回程度、ほぼ利用しない、利用したことがない ■運転目的 ・仕事、通勤・通学、日常的な買い物・通院、観光・レジャー等
名古屋～岐阜間（一宮地区） の道路の交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ■名古屋～岐阜間（一宮地区）の道路の交通課題について ※4段階評価（1.そう思う 2.ややそう思う 3.あまりそう思わない 4.そう思わない） ①高速道路利用時の迂回感 ②高速道路利用の際、渋滞等により時間が読めない ③国道22号の渋滞等による速達性の低さ ④国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低さ ⑤国道22号の交通事故が多い等、安全性の低さ ⑥国道22号の交差道路の交通事故が多い等、安全性の低さ ⑦その他
対策案(構造)の比較・検討に際し 重視すべき項目	<ul style="list-style-type: none"> ■対策案（構造）の比較・検討に際し、重視すべき項目について ※4段階評価（1.特に重視すべき 2.やや重視すべき 3.あまり重視すべきではない 4.重視すべきではない） <重視すべき項目> ①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現 ②高速道路へのアクセス性の向上 ③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上 ④高速道路の渋滞の改善 ⑤国道22号の渋滞の改善 ⑥国道22号の交差道路の渋滞の改善 ⑦国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上 ⑧国道22号の交差道路の交通事故が少ない等、安全性の向上 ⑨大気や騒音等、生活への影響が少なく、環境への配慮がなされていること ⑩地形改変等が少なく、環境への配慮がなされていること ⑪工事中の地域への影響（交通規制等）が少ないこと ⑫道路をつくる費用が安いこと ⑬その他
配慮すべき事項、その他意見	(自由回答)

7. 意見聴取方法(案) 7-3) アンケート案(紙面構成)②

アンケート調査について

本アンケート調査は、名岐道路の計画にあたり、皆様の生活に役立つ道路となるよう、周辺地域にお住まい皆様のご意見をお聞かせ頂くために実施するものです。

名岐道路周辺地域における、地域の皆様が日々感じられている、道路交通面での課題や、地域に求められる道路の役割、対策案(構造)の比較・検討に際しての重視すべき項目・配慮すべき項目等について、ご意見を伺うものです。ご協力のほどお願い申し上げます。

本調査は、一宮市、岐阜市、岐南町、笠松町、名古屋市(西区)、北名古屋市、清須市、稲沢市、江南市、岩倉市、各務原市の世帯を対象にアンケート用紙(同封の返信用はがき)を送付し、ご回答をお願いしております。

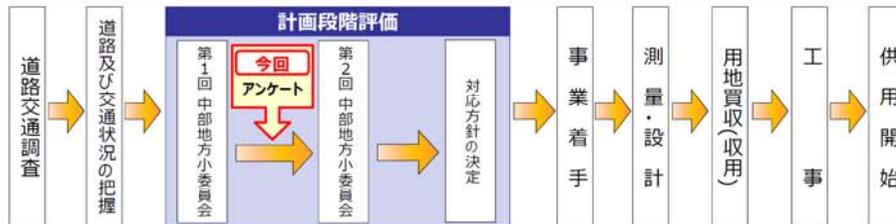
ご回答いただいた内容は、国土交通省 愛知国道事務所 で集計を行います。

※地域の現状について、地域にお住まいになる皆さまのご意見を広くお聞きすることを目的としています。そのため、返信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。

本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

道路事業の流れ(計画段階評価の流れ)

- ・計画段階評価では、地域の皆様のご意見を伺いつつ、地域の状況と課題、道路に求められる機能等を整理し、今後整備を進める道路について、概ねのルートや構造を評価していきます。
- ・今後、地域の皆様のご意見を基に、道路整備の方針(政策目標の設定、対応方針の検討)を検討して参ります。



※必要に応じ、都市計画決定や環境影響評価の手続きが実施される

アンケートの答え方

<回答方法について>

- ・P.3~6を見ながら、回答してください。回答方法は次のいずれかをお願いします。

回答方法①

アンケート用紙(同封の返信用はがき)に記入の上、ポストへ投函してください。



回答方法②

下記のQRコードより、WEBページ内の手順に沿って回答してください。



<返信用の郵便はがきの記入例>

- ・**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。**各項目について1つずつ**○(マル)をつけてください。
- ・問4、問5の設問は自由解答です。具体的なご意見をお書き下さい。

「オモテ面」



「ウラ面」

問2. 名古屋〜岐阜間(一宮地区)の道路には、どのような交通課題があると思いますか。次の1~7の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。【4段階評価】 1.そう思う 2.ややそう思う 3.あまりそう思わない 4.そう思わない

交通に関する課題	あなたの評価の程度
① 高速道路利用時の渋滞感	1 (2) 3 4
② 高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない	1 (2) 3 4
③ 国道22号の渋滞等による速達性の低下	1 2 (3) 4
④ 国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低下	1 (2) 3 4
⑤ 国道22号の交通事故が多い等、安全性の低下	1 (2) 3 4
⑥ 国道22号の交差道路の交通事故が多い等、安全性の低下	1 2 (3) 4
⑦ その他(自由回答)	

問3. この地域にとって、望ましい構造案を検討する際に重要だとおもうことは何ですか。次の1~7の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。【4段階評価】 1.特に重視すべき 2.やや重視すべき 3.あまり重視すべきではない 4.重視すべきではない

交通に関する課題	あなたの評価の程度
① 渋滞感の無い高速道路ネットワークの実現	1 (2) 3 4
② 高速道路へのアクセス性の向上	1 2 (3) 4
③ 時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上	1 (2) 3 4
④ 高速道路の渋滞の改善	1 (2) 3 4
⑤ 国道22号の渋滞の改善	1 2 (3) 4
⑥ 国道22号の交差道路の渋滞の改善	1 (2) 3 4
⑦ 国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上	1 2 (3) 4
⑧ 国道22号の交差道路の交通事故が少ない等、安全性の向上	1 2 (3) 4
⑨ 大気や騒音等、生活への影響が少なく、環境への配慮がなされていること	1 (2) 3 4
⑩ 用地形改変等が少なく、環境への配慮がなされていること	1 (2) 3 4
⑪ 工事中の地域への影響(交通規制等)が少ないこと	1 2 (3) 4
⑫ 道路をつくる費用が安いこと	1 (2) 3 4
⑬ その他(自由回答)	

問4. その他、配慮すべき事項についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

問5. その他、今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

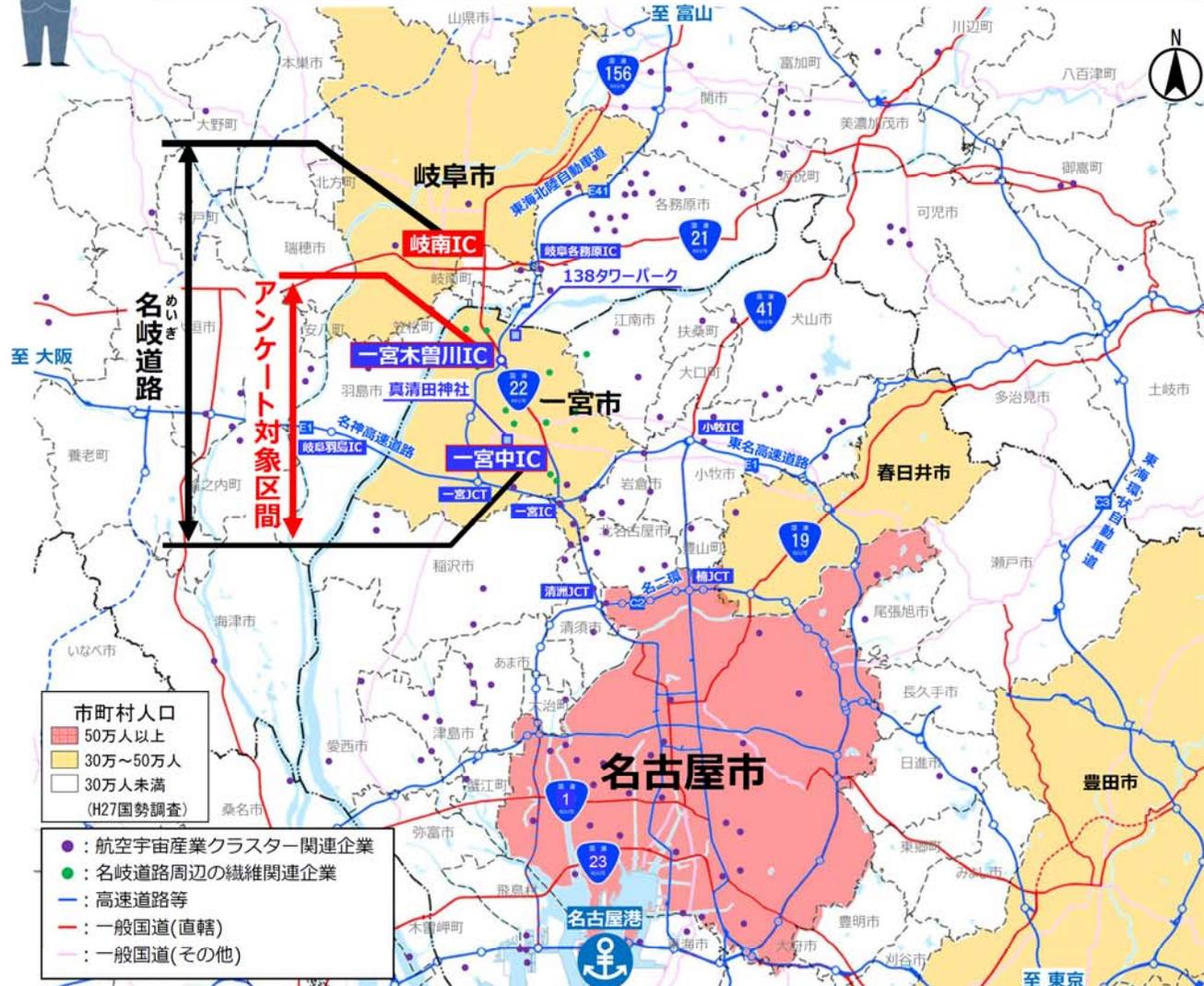
ご協力ありがとうございました。

7. 意見聴取方法(案) 7-3) アンケート案(紙面構成)③

新たな道路を計画している沿線地域の特長



- ・名古屋都市圏の中で、「岐阜市・一宮市・名古屋市」は人口が集まる地域です。
- ・国道22号と並行する名岐道路の周辺の産業は、「飛行機の部品等を製造する航空宇宙産業」や「全国トップクラスのシェアを誇る衣服などの繊維産業」が盛んな地域です。



特長①

名古屋都市圏の中で「岐阜・一宮・名古屋」は人口の集積エリア

特長②

国道22号と並行する名岐道路の周辺地域は航空宇宙産業の関連事業所が多数立地



アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区 パンフレットより

特長③

国道22号と並行する名岐道路の通る一宮市は繊維産業の製造品出荷額等が全国2位



特長④

ますみだ 138タワーパークや真清田神社など、年間来訪者100万人以上の豊富な観光資源が存在



7. 意見聴取方法(案) 7-3) アンケート案(紙面構成)④

「地域の交通課題」と「課題を解決するための目標」について

課題① 高速道路の利用時間が読めない・遠回りとなる経路



岐阜や一宮で製造された航空宇宙産業や繊維産業等の部品や製品は、名古屋港・中部国際空港まで運ばれます。しかし、その経路となる岐阜と一宮を結ぶ高速道路は国道22号等の一般道路を通る時よりも遠回りしないといけません。また、高速道路のルート上に渋滞が発生しやすい場所もあり、移動時間が読めません。

高速道路と一般道路の経路



目標

都市間の物流アクセス性向上
産業活性化支援

課題② 渋滞

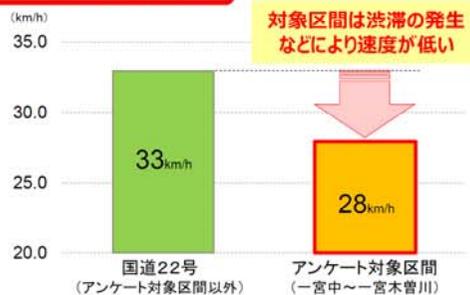


岐阜・一宮・名古屋は、日常的な利用として車を使った移動が多いです。そのため、一宮市内の国道22号には、市内を利用する車と岐阜や名古屋等に移動する車が多く集まり、渋滞しています。



国道22号の交通渋滞の状況 (富士4交差点付近)

国道22号の走行速度



出典：H27全国道路・街路交通情勢調査 混雑時走行速度(上下線平均)

目標

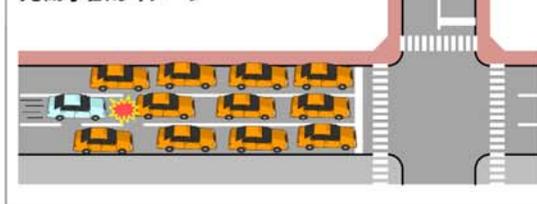
交通の円滑化

課題③ 事故

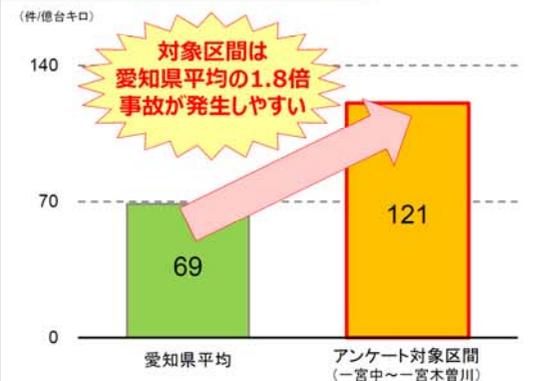


一宮市内の国道22号は、渋滞で並んでいる車への追突事故が多く発生しています。

死傷事故のイメージ



国道22号における死傷事故率※



※死傷事故率：自動車の走行距離あたりの事故件数

目標

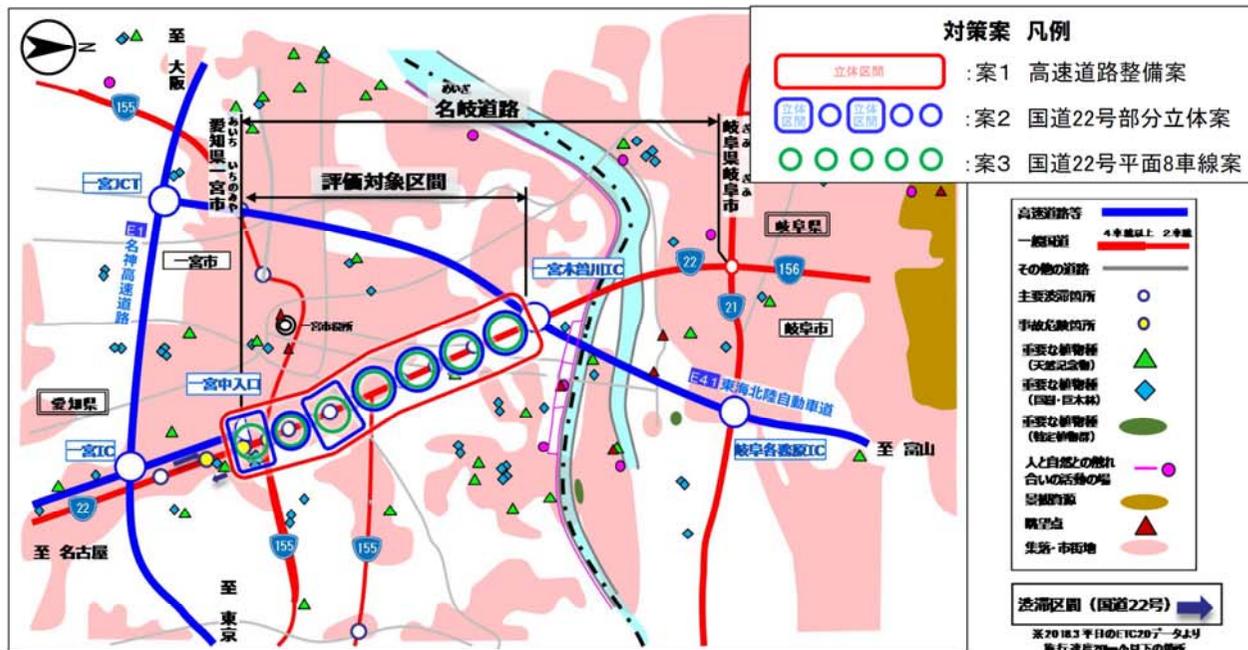
交通安全の確保

7. 意見聴取方法(案) 7-3) アンケート案(紙面構成)⑤

地域の交通課題を解決するための対策案について



・国道22号と並行する名岐道路の沿道は、まちづくりや市街化が進んでいるから、現道上での対策をいくつか考えました。



案1 高速道路整備案

・高速道路として整備することで「地域内を利用する交通」と「通過する交通」を分散する案です

案2 国道22号 部分立体案

・信号交差点が並ぶ区間を部分的に立体構造にすることで交差点を直進する交通を円滑にする案です

案3 国道22号 平面8車線案

・交通が集中している区間の車線数を増やし、交通容量を拡大しつつ、継続的な沿道利用が可能となる案です

7. 意見聴取方法(案) 7-3) アンケート案(紙面構成)⑥

地域の交通課題を解決するための対策案の比較

		【案①】高速道路整備案	【案②】国道22号 部分立体案	【案③】国道22号 平面8車線案	
評価項目	評価ポイント	<ul style="list-style-type: none"> 全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間の高速アクセシビリティ・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決を図る案 	<ul style="list-style-type: none"> 信号が連続する区間(富士3・両郷町～常願通7)において、部分的に立体構造で整備し、渋滞や事故に対する課題解決を部分的に図る案 	<ul style="list-style-type: none"> 全線で現道を拡幅し、工事中の現道交通への影響を考慮しつつ、渋滞や事故に対する課題軽減を図る案 	
		<p>約6 km</p> 	<p>約6 km (部分立体:約2km)</p> 	<p>約6 km</p> 	
「政策目標」に対する評価	都市間の物流アクセシビリティ向上・産業活性化支援	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜・一宮地区と名古屋間の移動距離が短い 道路の移動時間が読め、信頼性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 都市間を結ぶ高速道路の距離は短くなる 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC): 約30km ⇒ 約20km》 都市間の高速道路の移動において、渋滞箇所を通過しなくなるため時間信頼性が向上する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮IC～一宮IC): 約5km ⇒ 0km》 一宮ICや一宮木曾川ICのジャンクション化により、効率的な高速道路ネットワークの利用を可能とする 	<ul style="list-style-type: none"> 都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC): 約30km ⇒ 約30km》 都市間の高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通がやや転換するため、時間信頼性はやや向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮IC～一宮IC): 約5km ⇒ 5km》 	<ul style="list-style-type: none"> 都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC): 約30km ⇒ 約30km》 都市間の高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通が若干転換するため、時間信頼性は若干向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮IC～一宮IC): 約5km ⇒ 5km》
	交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 速達性が高く渋滞が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 国道22号の通過交通と地域交通を分離する事で、国道22号・周辺道路等の走行速度が最も向上する 《国道22号の走行速度(一宮～一宮木曾川): 22km/h^{※1} ⇒ 80km/h^{※2}》 インターチェンジの設置により、地域交通(名古屋方面)の専用部への転換を促進する 	<ul style="list-style-type: none"> 国道22号の信号交差点の一部を回避する事で、国道22号・周辺道路等の走行速度がやや向上するものの効果は限定的 《国道22号の走行速度(一宮～一宮木曾川): 22km/h^{※1} ⇒ 41km/h^{※3}》 	<ul style="list-style-type: none"> 国道22号の交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の走行速度が若干向上するものの現状とほぼ変わらない 《国道22号の走行速度(一宮～一宮木曾川): 22km/h^{※1} ⇒ 34km/h^{※4}》
	交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が緩和する事で交通事故件数が最も削減する 	<ul style="list-style-type: none"> 一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞がやや緩和する事で交通事故件数がやや削減するものの効果は限定的 	<ul style="list-style-type: none"> 一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が若干緩和する事で交通事故件数が若干削減するものの効果は限定的
	生活環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 生活への影響が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 走行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響は最も小さくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 走行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響はやや小さくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 走行速度が若干向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響は若干小さくなる
「配慮すべきポイント」に対する評価	自然環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 自然への影響が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 概ね既存の道路用地内で施工が可能のため、自然環境は大きく変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の道路用地内で施工が可能のため、自然環境は変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している 	
	工事中の影響	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の現道交通への影響が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 全線を立体構造とする整備(規制範囲が広く、大規模構造物が多くある)のため、現道交通への影響が最も大きい 	<ul style="list-style-type: none"> 部分的な立体構造等の整備(規制範囲が広く、大規模構造物が部分的にある)のため、現道交通への影響が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> 現道拡幅する整備(規制範囲は広いが、大規模構造物がない)のため、現道交通への影響が最も少ない
その他	経済性	<ul style="list-style-type: none"> 建設に要する費用が安い 	<p>約1,600億円～1,960億円</p>	<p>約300億円～360億円</p>	<p>約100億円～120億円</p>

※1 (現況): H27全国道路・街路交通情勢調査(以下、「H27道路交通センサス」)における混雑時の速度 ※2 (専用部案):隣接区間(名古屋高速一宮線)の規制速度80km/hとする。 ※3 (部分立体案):部分立体区間を60km/h、その他区間をH27道路交通センサスにおける非混雑時の速度

※4 (平面8車線案): H27道路交通センサスにおける非混雑時の速度