

めいぎ
名岐道路

第2回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和元年12月5日

目 次

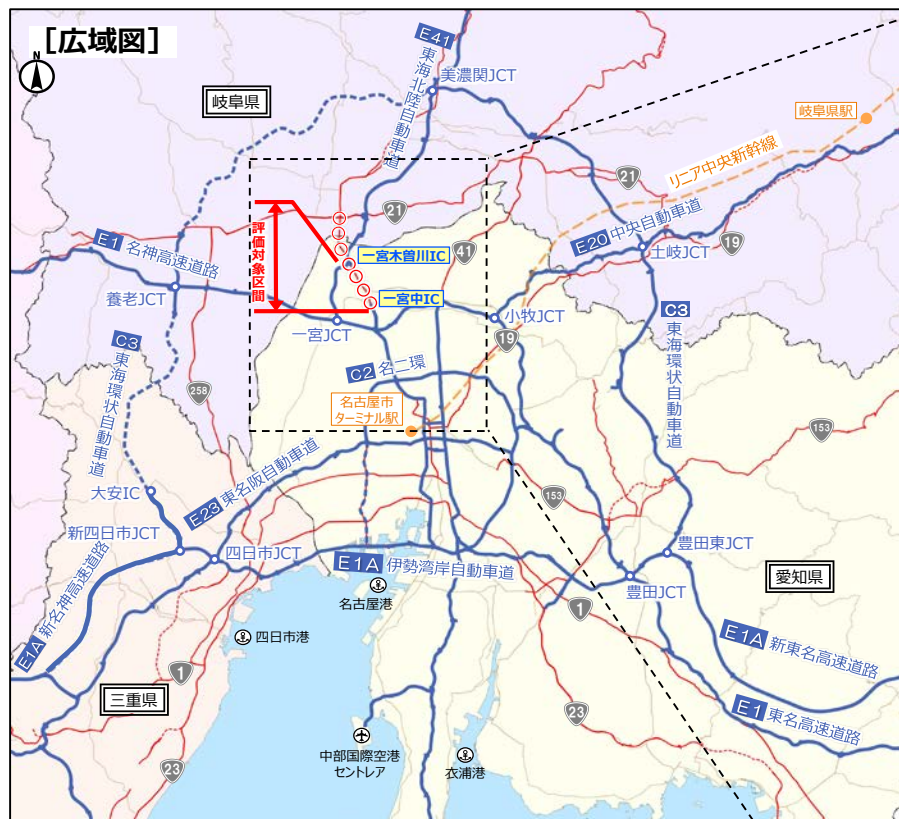
1 . 検討の流れ	.....	2
2 . 意見聴取の結果	.....	10
3 . 対応方針(原案)の検討	.....	24
4 . 自治体への意見照会結果	.....	29
5 . 対応方針(案)のまとめ	.....	32

1. 検討の流れ

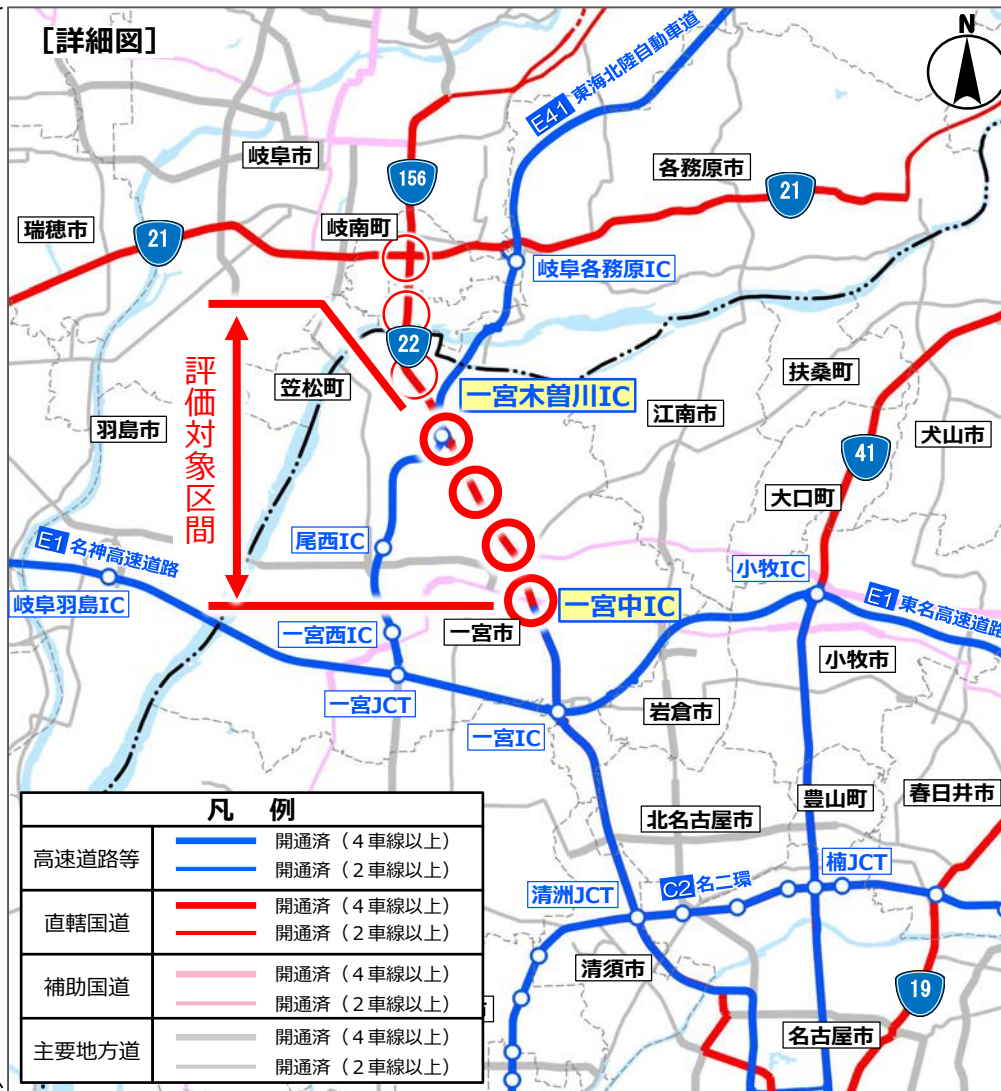
1. 検討の流れ 1-1) 評価対象区間

■ 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 (4車線以上)
	開通済 (2車線以上)
	事業中
その他国道	開通済



凡例	
高速道路等	開通済 (4車線以上)
	開通済 (2車線以上)
直轄国道	開通済 (4車線以上)
	開通済 (2車線以上)
補助国道	開通済 (4車線以上)
	開通済 (2車線以上)
主要地方道	開通済 (4車線以上)
	開通済 (2車線以上)

1. 検討の流れ 1-2) 計画段階評価手続きの進め方



1. 検討の流れ 1-3) 前回の審議内容①

■ 社会資本整備審議会 道路分科会 令和元年度 第1回中部地方小委員会の概要

実施日 : 令和元年6月27日 (木)

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

■ 社会資本整備審議会 道路分科会 令和元年度 第1回中部地方小委員会での意見聴取にあたって主な指摘事項と対応状況

意見	対応案	該当箇所
<ul style="list-style-type: none"> アンケート設問項目について、道路の交通課題に関して「走りにくさ」という観点の項目を入れるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート用紙の設問項目に「課題：信号が連続し停発車を繰り返すことによる走りにくさ」、「重視すべき項目：国道22号の信号による停発車が少なく等、走行性の向上」を追加し、意見聴取を実施。 	P6
<ul style="list-style-type: none"> 観光の視点も含めて検討するべき 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート説明資料に「広域周遊観光の観点から主要な観光施設」や地域の特長に観光の視点を追加し、意見聴取を実施。 	P7
<ul style="list-style-type: none"> 広域的な交通課題を整理すること。一宮JCT付近の渋滞緩和により恩恵を受けるのは広域利用者になることから、その意見を拾うこと。 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート説明資料に広域的な利用状況や交通状況を追加した上で、広域利用が想定される各県のトラック協会・バス協会に加盟している事業者に対し、アンケート調査を実施。 	P8
<ul style="list-style-type: none"> 交通容量拡大という観点から言うと、全案拡大するにも係わらず、案3のみ交通容量拡大すると記載している。そこを正確に表現するべき。 	<ul style="list-style-type: none"> いずれの対策案においても交通容量が拡大するが、各案で容量拡大の程度が異なるため、構造案の比較表の各案において、交通容量の拡大の程度が分かるように記載した上で、意見聴取を実施。 	P9

1. 検討の流れ 1-3) 前回の審議内容②

■ アンケート用紙の設問項目に「課題：信号が連続し停発車を繰り返すことによる走りにくさ」、「重視すべき項目：国道22号の信号による停発車が少ない等、走行性の向上」を追加し、意見聴取を実施。

アンケート調査表

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、岐阜市、笠松町、名古屋市中区（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.3~7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。

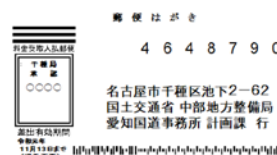


QR 1_住居向け(白紙)

<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。その他ご意見があれば、⑧にご記入ください。【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 高速道路利用時の迂回感	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さ	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さ	1	2	3	4
⑤ 国道22号の信号が連続し、停発車を繰り返すことによる走りにくさ	1	2	3	4
⑥ 国道22号の交通事故が多い等、安全性の低さ	1	2	3	4
⑦ 国道22号の交差道路の交通事故が多い等、安全性の低さ	1	2	3	4
⑧ 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思うことは何ですか。次の①～⑬の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、⑭にご記入ください。【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 迂回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号の信号による停発車がない等、走行性の向上	1	2	3	4
⑦ 国道22号の交差道路の渋滞の改善	1	2	3	4
⑧ 国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上	1	2	3	4
⑨ 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
⑩ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	1	2	3	4
⑪ 自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと	1	2	3	4
⑫ 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
⑬ 道路をつくる費用が安いこと	1	2	3	4
⑭ 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自由にお書きください。

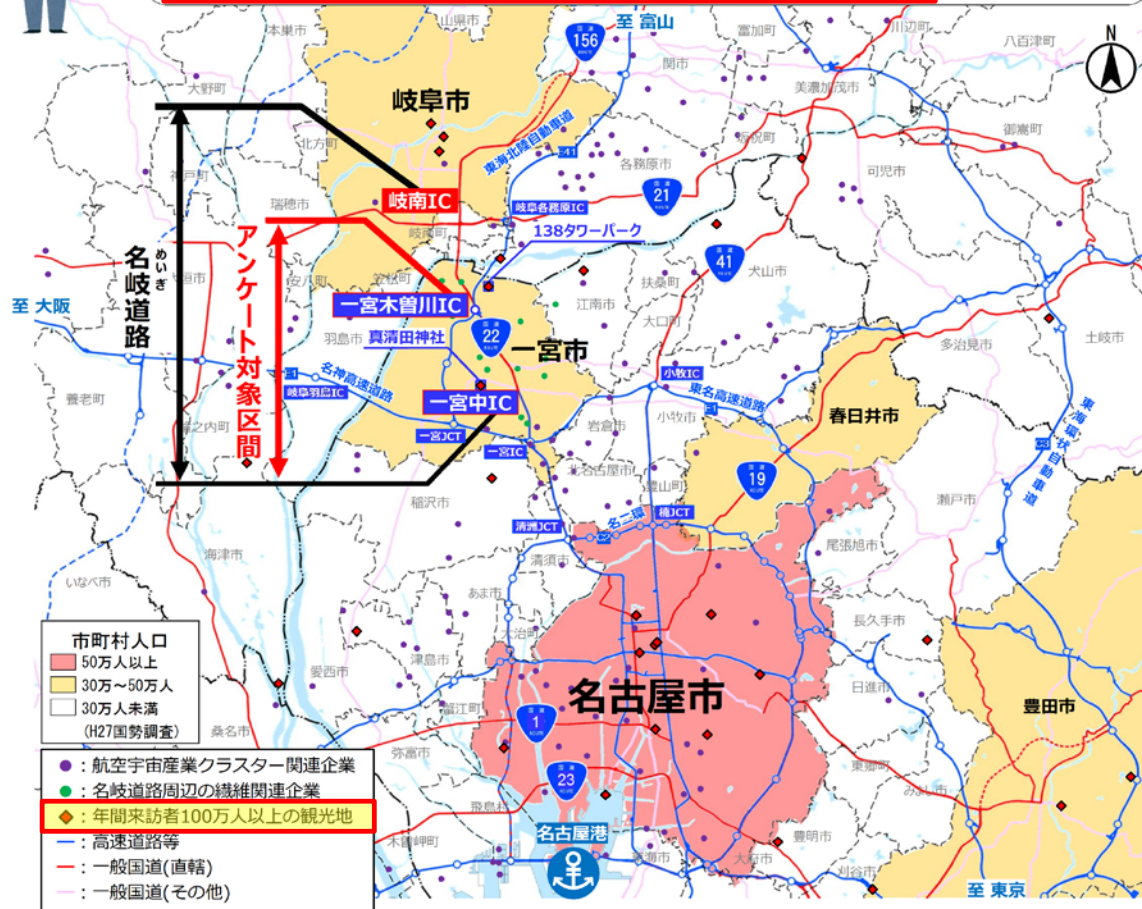
1. 検討の流れ 1-3) 前回の審議内容③

- アンケート資料に広域周遊観光の観点から「主要な観光施設」や地域の特長に観光の視点を追加し、意見聴取を実施。

新たな道路を計画している沿線地域の特長 アンケート説明資料抜粋



- ・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類生地など作る繊維産業」が盛んな地域です。
- ・この地域には、年間来訪者が100万人を超える観光地が多く存在しています。



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

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



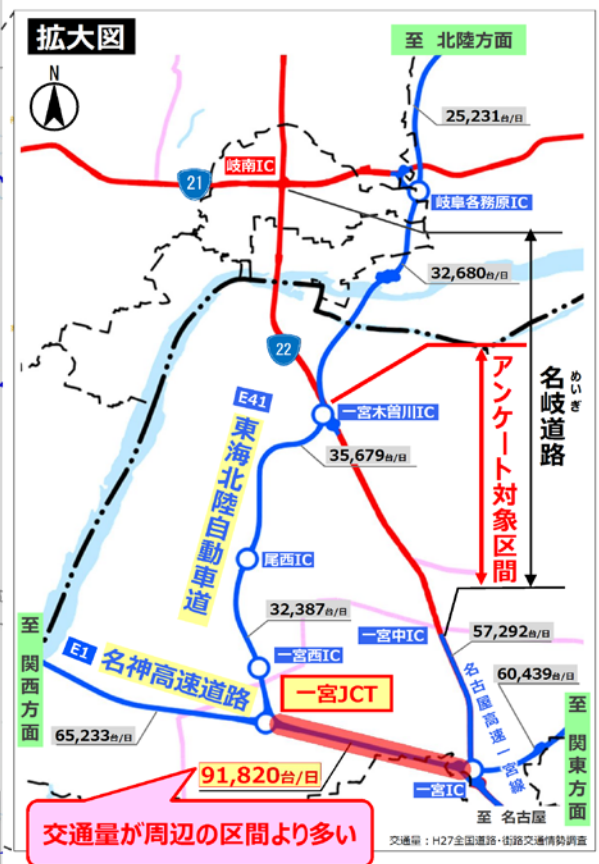
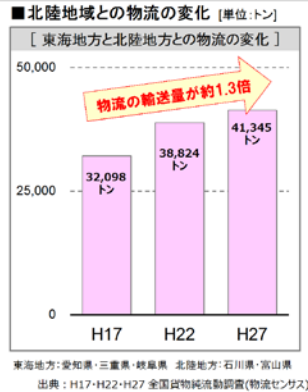
1. 検討の流れ 1-3) 前回の審議内容④

■ アンケート説明資料に広域的な利用状況や交通状況を追加した上で、広域利用が想定される各県のトラック協会・バス協会に加盟している事業者に対し、アンケート調査を実施。

東海・北陸地方周辺の高速度道路と主要拠点 アンケート説明資料抜粋



- ・近年、東海地方と北陸地方は物流等のモノの動きが活発になってきています。また、関東地方や関西地方等の東西方向を行き来する交通も多い状況です。
- ・これらの動きを支える高速道路（東海北陸自動車道と名神高速道路）が交差する一宮JCT付近では、周辺の区間に比べ特に交通量が多い状況です。
- ・また、観光面では、各県には豊富な観光資源が多数存在し、海外からの観光増加を推進するための「昇龍道プロジェクト」などの取組みを、東海地方と北陸地方で協力し推進しています。



1. 検討の流れ 1-3) 前回の審議内容⑤

■いずれの対策案においても交通容量が拡大するが、各案で容量拡大の程度が異なるため、構造案の比較表の各案において、交通容量の拡大の程度が分かるように記載した上で、意見聴取を実施。

地域の交通課題を解決するための対策案の比較 アンケート説明資料抜粋

評価項目		評価ポイント	【案①】専用部整備案	【案②】国道22号 部分立体案	【案③】国道22号 平面8車線案
			約6 km 	約6 km (部分立体:約2km) 	約6 km 
「政策目標」に対する評価	都市間の物流・人流アクセシビリティ向上/産業活性化支援	岐阜・一宮地区と名古屋間の移動距離が短い 道路の移動時間が短め、信頼性が高い	・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》 ・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 I Cや一宮木曽川 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	・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》	・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	速達性が高く渋滞が少ない	・国道22号の通過交通と地域交通を分離しつつ、交通容量を最も拡大する事で、国道22号・周辺道路等の走行速度が最も向上する 《アクト対象区間の走行速度(一宮〜一宮木曽川): 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)の高速道路への転換を促進する	・国道22号の信号交差点の一部を回避しつつ、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やや向上するものの効果は限定的 《アクト対象区間の走行速度(一宮〜一宮木曽川): 22km/h ^{※1} ⇒ 41km/h ^{※3} 》	・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 《アクト対象区間の走行速度(一宮〜一宮木曽川): 22km/h ^{※1} ⇒ 34km/h ^{※4} 》
	交通安全の確保	交通事故が少ない	・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	・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	・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
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	生活への影響が少ない	・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	・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	・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
	自然環境への配慮	自然への影響が少ない	・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	・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	・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
その他	経済性	建設に要する費用が安い	約1,600億円~1,960億円	約300億円~360億円	約100億円~120億円

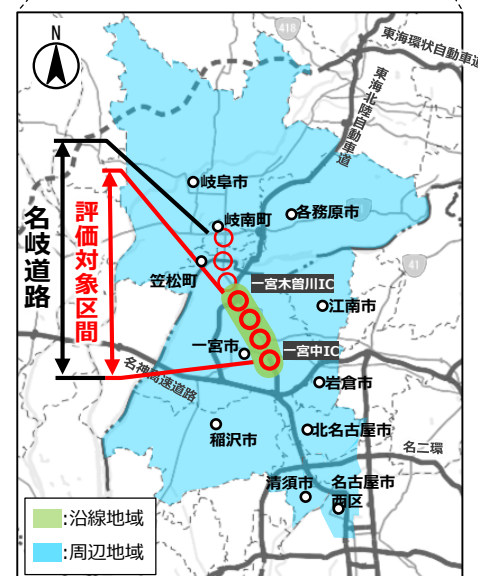
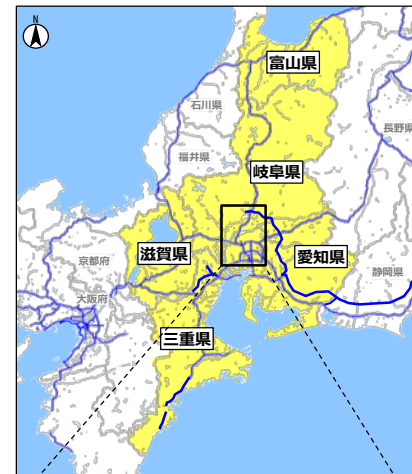
※1 (現況): H27全国道路・街路交通情勢調査(以下、「H27道路交通センサス」)における混雑時の速度 ※2 (専用部案): 隣接区間(名古屋高速一宮線)の規制速度80km/hとする。 ※3 (部分立体案): 部分立体区間を60km/h、その他区間をH27道路交通センサスにおける非混雑時の速度 ※4 (平面8車線案): H27道路交通センサスにおける非混雑時の速度

2. 意見聴取の結果

2. 意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要①

■名岐道路（評価対象区間）の沿線・周辺地域の住民、各種団体、関係する地方公共団体、道路利用者などから、地域課題や対策案等に関する意見聴取を実施。

調査項目		回収方法	対象	配布数	回収数	回収率	
アンケート	住民	沿線地域	郵送回収	・沿線地域の自治体：一宮市（国道22号沿線 [字単位]）	8,971	1,539	17%
		オープンハウス	・名岐道路の近隣のショッピングセンター（テラスウォーク一宮）	—	108	—	
	周辺地域	WEBアンケート	・沿線・周辺地域等を対象 （愛知国道・岐阜国道HP、関係自治体HP）	—	5,782	—	
		郵送回収	・周辺地域の自治体（9市2町） ＜愛知県＞一宮市（沿線地域以外）、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	75,609	15,459	20%	
		留置きアンケート	・周辺地域の自治体（9市2町）	—	193	—	
小計				84,580	23,081		
道路利用者	広域利用者	WEBアンケート	・WEBモニター（愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県）	—	5,150	—	
		インタビュー調査（SA/PA）	・東名高速・名神高速・東海北陸道・東名阪道のSA/PA（川島PA、尾張一宮PA、養老SA、東郷PA、大山田PA）	—	1,349	—	
	業務上利用者	郵送回収	・トラック協会・バス協会の会員企業（愛知県・岐阜県・三重県・滋賀県、富山県）	5,962	1,243	21%	
小計				5,962	7,742	—	
合計				90,542	30,823		
ヒアリング	地方公共団体		・愛知県、岐阜県	—	—	—	
			・沿線地域及び周辺地域の9市2町 ＜愛知県＞一宮市、江南市、稲沢市、岩倉市、 北名古屋市、清須市、名古屋市 ＜岐阜県＞岐阜市、各務原市、岐南町、笠松町	—	—	—	
	各種団体	経済・産業団体	・沿線・周辺地域内の 商工会議所、観光協会、旅行業協会、タクシー協会	—	—	—	
		県警・消防・医療	・沿線地域・周辺地域内の警察署・消防本部・病院	—	—	—	
	関連管理者		・中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社	—	—	—	



2. 意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要②

- 沿線地域、周辺地域の住民や道路利用者に対して、回覧チラシやポスター掲示により広く周知を行いつつ、郵送回収やホームページ上にアンケート回答ページを設置し、アンケート調査を実施。
- これらに合わせて、高速道路SA/P Aや商業施設でのインタビュー調査、市役所や町役場におけるアンケートブースの設置を実施。

■ 回覧チラシの配布



■ ポスター掲示



■ アンケート郵送



■ SA/PA・商業施設でのインタビュー調査



▲養老SA



▲オープンハウス (テラスウォーカー宮)

■ HP上でのアンケート回答ページ設置



【アンケート回答方法】

アンケート用紙は、1枚同封しておりますが、世帯でお車を運転される方が複数おられる際は、「回答用はがき」と「QRコードで回答（スマートフォン、パソコン）」どちらでも、複数のご回答が出来ますので、多くの方のご意見が頂けますように、協力をお願い申し上げます。

「回答用はがき」にて複数のご回答をしたい場合は、必要数を郵送させていただきますので、お手数ですが下記までご連絡ください。



QRコード

連絡先

国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所 計画課
電話：052-761-1194（直通：平日 9:30～17:00）
国土交通省 中部地方整備局 岐阜国道事務所 計画課
電話：058-271-9815（直通：平日 9:30～17:00）

■ アンケートブース設置



▲一宮市役所



▲笠松町役場

2. 意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要③

■ アンケート調査では、地域の課題や構造案を検討する際に重視すべき項目、その他配慮すべき項目等について意見聴取。

質問 1. 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。
以下の①～⑦の項目について、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

- ① 高速道路利用時の迂回感
- ② 高速道路利用時に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号の信号が連続し、停発車を繰り返すことによる走りにくさ
- ⑥ 国道22号の交通事故が多い等、安全性の低さ
- ⑦ 国道22号の交差道路の交通事故が多い等、安全性の低さ
- ⑧ その他（自由回答）

質問 2. 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思うことは何ですか。
以下の①～⑬の項目について、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

- 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号の信号による停発車がない等、走行性の向上
- ⑦ 国道22号の交差道路の渋滞の改善
- ⑧ 国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上
- ⑨ 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
- ⑩ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑪ 自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑫ 工事中の地域への影響（交通規制等）が少ないこと
- ⑬ 道路をつくる費用が安いこと
- ⑭ その他（自由回答）

質問 3. 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。

質問 4. 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。

政策目標（案）の妥当性を確認

第1回地方小委員会で設定した政策目標（案）

都市間の物流・
人流アクセス性
向上、産業
活性化支援

交通の
円滑化

交通安全
の確保

構造検討に際し、
「重視すべき内容」・
「配慮すべき内容」を確認

上記以外の「配慮すべき内容」や
「道路整備に関する意見」を確認

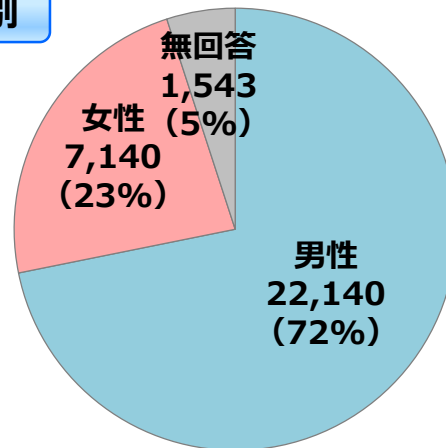
2. 意見聴取の結果 2-2)回答者属性①

- 住民23,081人、道路利用者7,742人の合計30,823人から意見聴取を実施。
- アンケート回答者の約7割が男性、約2割が女性。年齢は、どの年代からも回答があった。
- アンケート回答者の地域特性としては、一宮市が約2割、周辺地域で約6割、広域的な地域で約2割であった。

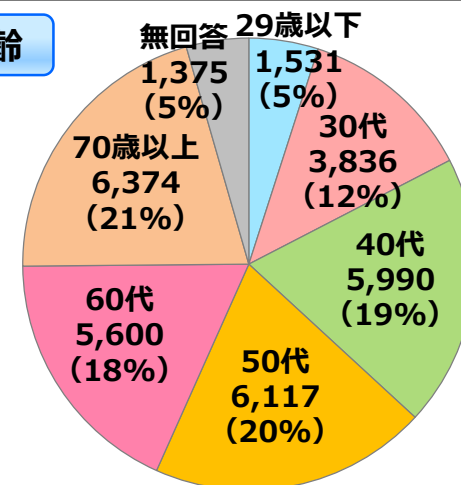
アンケート回収状況

住民	道路利用者	合計
23,081人	7,742人	30,823人

性別

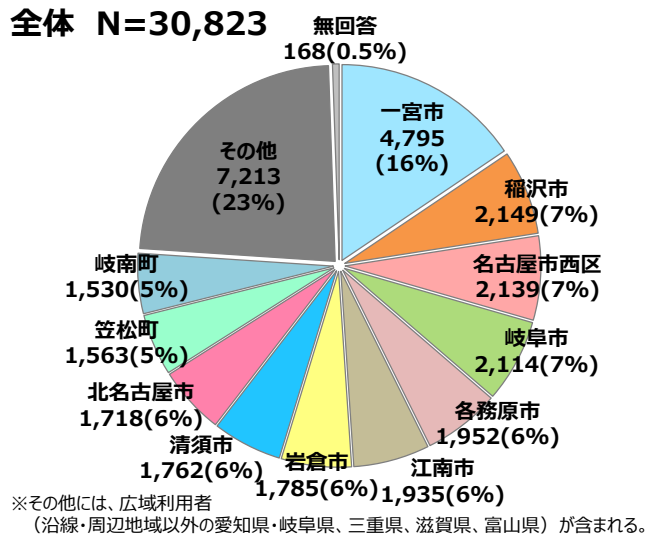


年齢

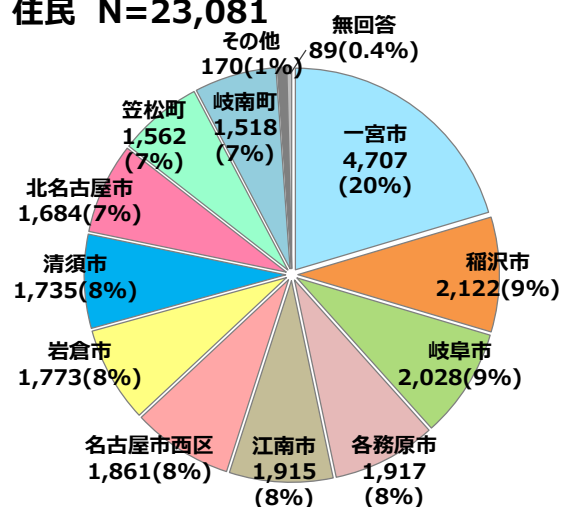


居住地・事業所所在地

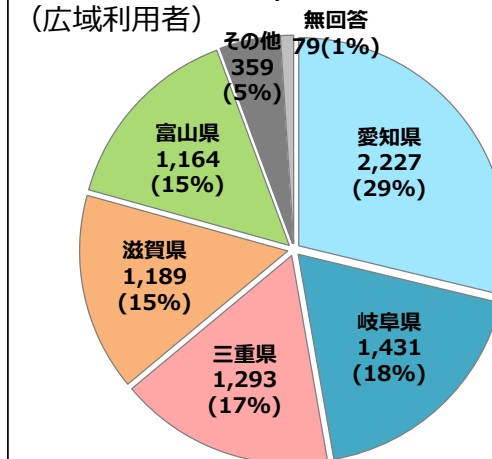
全体 N=30,823



住民 N=23,081



道路利用者 N=7,742 (広域利用者)

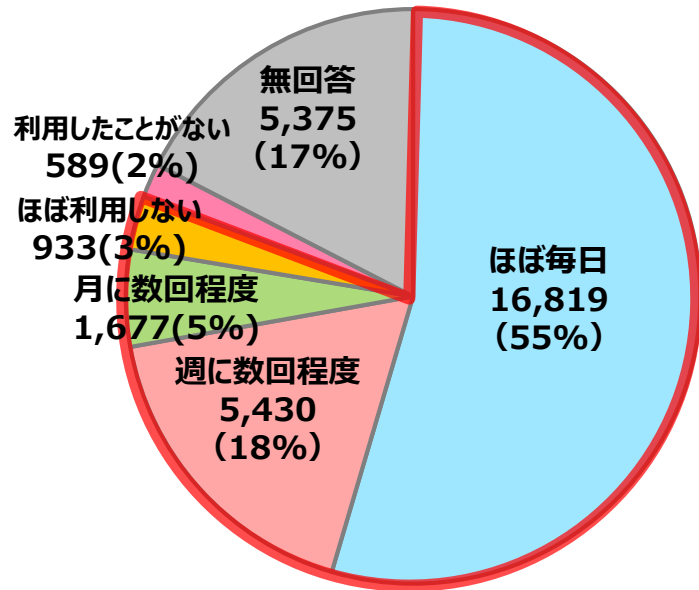


2. 意見聴取の結果 2-2)回答者属性②

- 回答者のうち、自動車利用者の割合は約 8 割。そのうち、ほぼ毎日利用・週に数回程度利用と回答した方は約 7 割。
- 国道22号の利用者は約 7 割。そのうち、ほぼ毎日利用・週に数回程度利用と回答した方は約 3 割。
- 利用目的について、国道22号を日常的に利用（ほぼ毎日、週に数回程度）されている方は、「通勤・通学」や「営業・運送等」、時々利用（月に数回程度、ほぼ利用しない）されている方は、「家事・買物」や「観光・レジャー」と多様な目的を持った方々から回答があった。

自動車の利用頻度

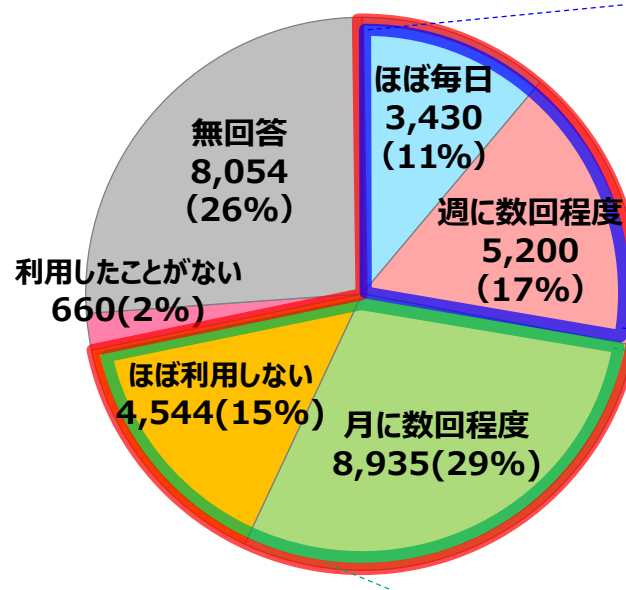
N=30,823



自動車利用者 約 8 割
うち、週に数回以上の利用は約 7 割

国道22号の利用頻度

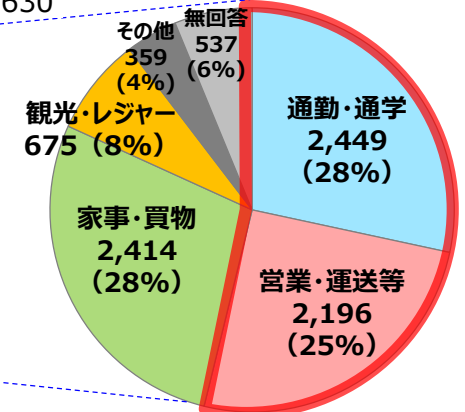
N=30,823



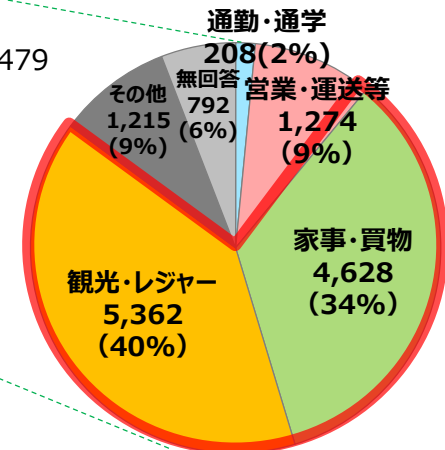
国道22号利用者 約 7 割
うち、週に数回以上の利用は約 3 割

自動車の利用目的

N=8,630



N=13,479

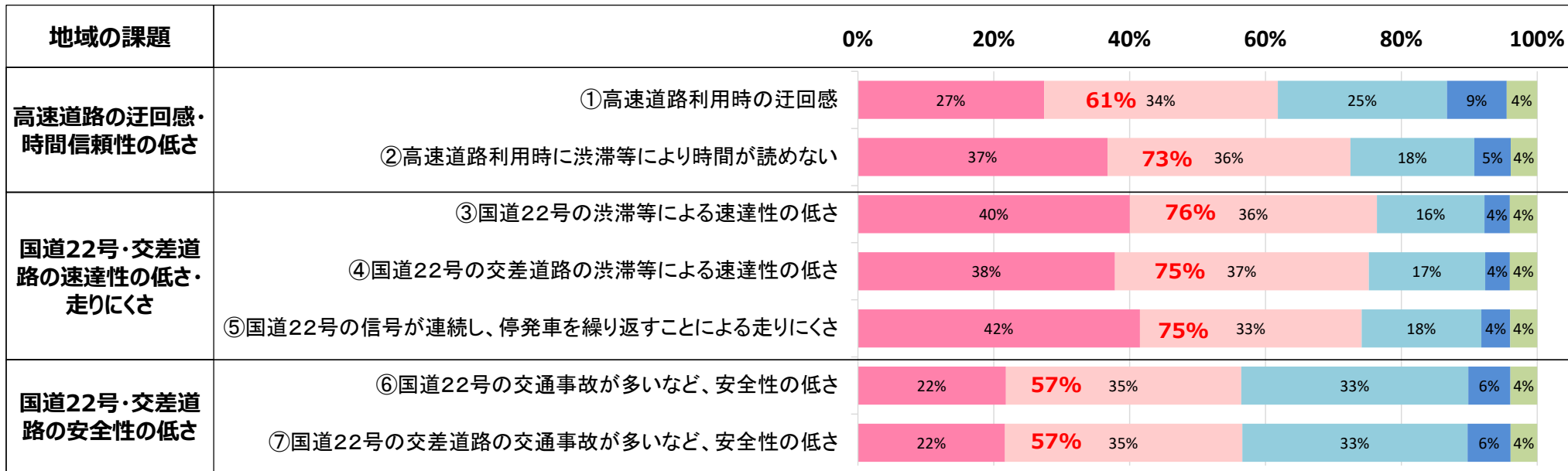


2. 意見聴取の結果 2-3)地域の交通課題(アンケート①)

- 地域の交通課題として、全ての項目において約6割の方が課題と認識。
- 特に、「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号の信号が連続し、停発車を繰り返すことによる走りにくさ」が課題との意見が約8割と高い。

全体 N=30,823

Q: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。
以下の①～⑦の項目について、4段階評価してください。



■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答

その他意見（地域の交通課題）

※①～⑦の項目以外の主な意見

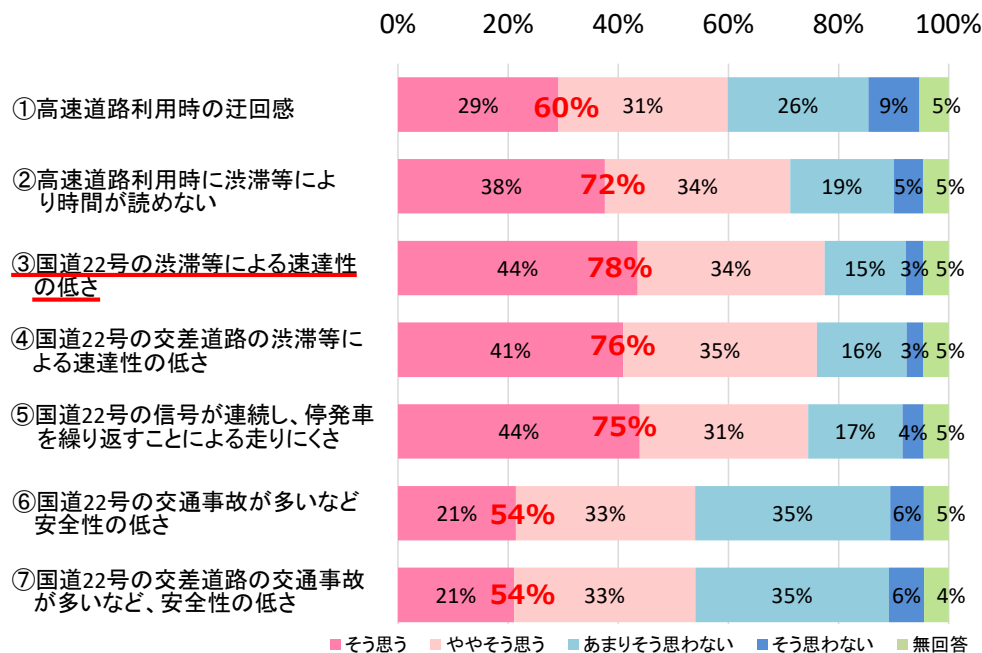
- ・道路機能・構造の課題に関する意見（交通案内のわかりにくさ、右折車線の不足、側道出入時の使いにくさ）
- ・運転マナーに関する意見
- ・道路管理に関する意見（路面状態が悪さ、路面標示のかすれ）
- ・道路環境に関する意見（夜間の騒音）

2. 意見聴取の結果 2-3)地域の交通課題(アンケート②)

- 住民は「③国道22号の渋滞等による速達性の低さ」が約8割と最も高い。
- 道路利用者は「②高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない」が約8割と最も高い。

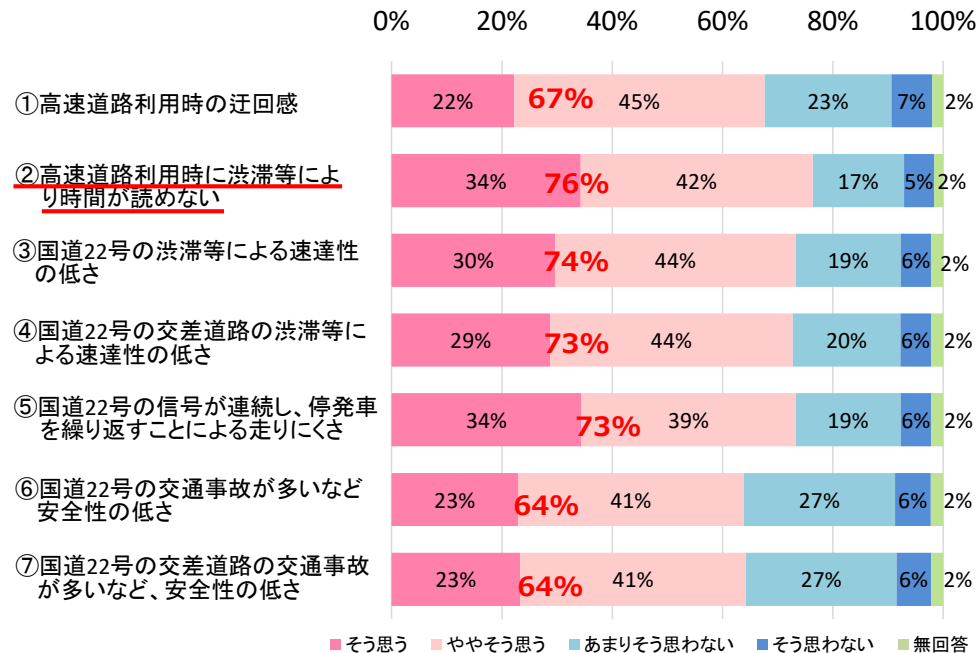
住民

N=23,081



道路利用者

N=7,742



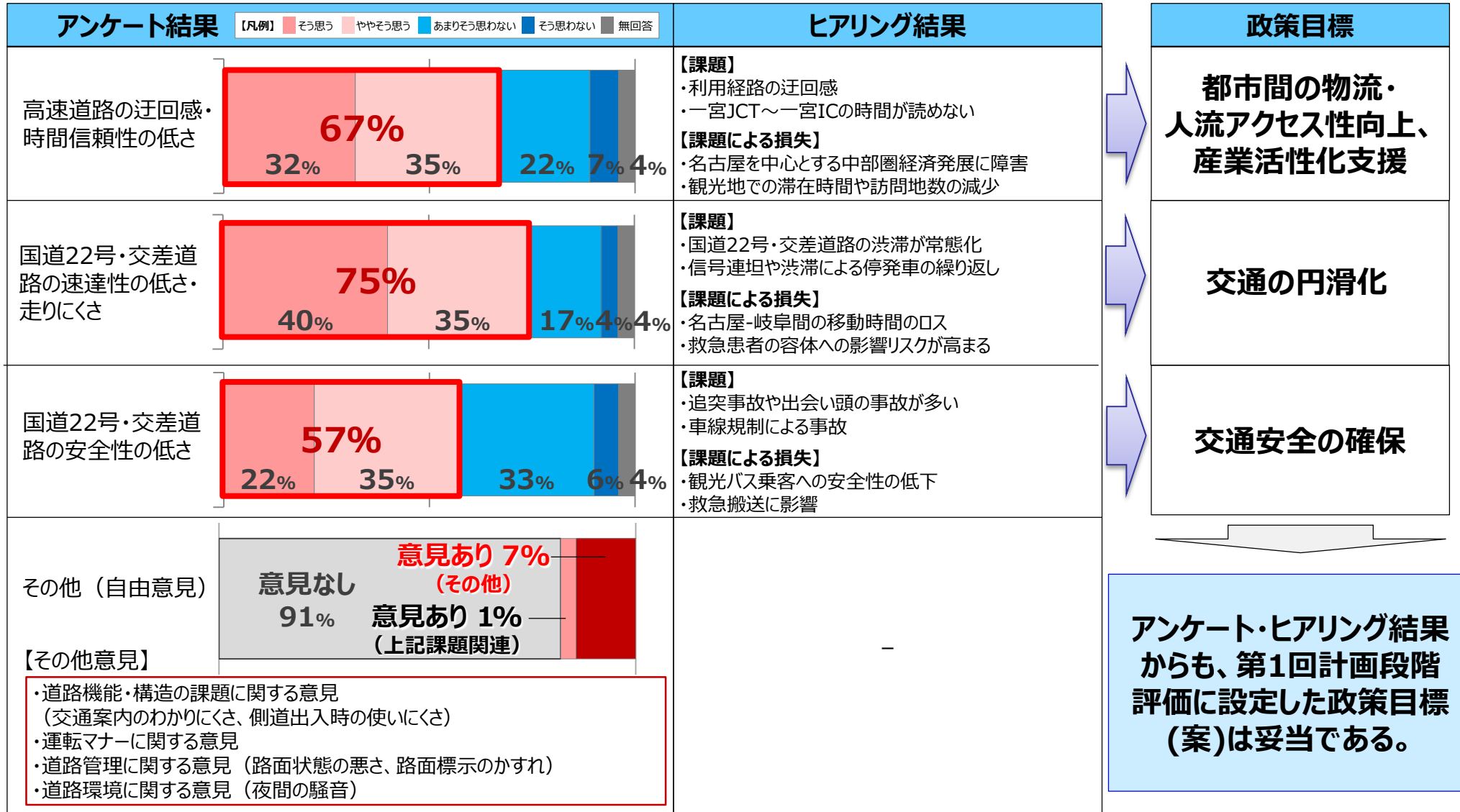
2. 意見聴取の結果 2-4)地域の交通課題(ヒアリング)

- 「名神高速道路の一宮JCT～一宮ICの渋滞」や「国道22号の渋滞」は様々な機関で課題との意見で共通の認識であった。
- また、「高速道路の迂回感」については観光団体から、「国道22号等の走りにくさや安全性の低さ」等については、地方公共団体や医療機関等から意見があった。

区分（地域の課題）	主な意見
<p>高速道路の迂回感 時間信頼性の低さ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市～岐阜市間の移動経路として名神高速道路・東海北陸自動車道の利用経路は迂回感がある。(観光団体) ・産業界においては定時性の確保が最も重要であり、一宮JCT～一宮ICで頻発する渋滞により所要時間が読めない状況は、経済的に大きな損失となる。また、経済的に結びつきが強い岐阜～名古屋間で定時性が確保できないことは、生産性が低下し、名古屋を中心とする中部圏経済発展の障害となっているとも言える(商工会議所) ・一宮JCT～一宮IC間の渋滞により、旅行行程の時間が読みづらく、必然的に余裕を持った行程を組む必要があり、観光地での滞在時間や訪問地数を削減せざるを得ない場合がある(観光団体)
<p>国道22号・交差道路の 速達性の低さ・走りにくさ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤時間の渋滞が激しい(商工会) ・岐阜・名古屋間は電車で約20分のところが、車では1時間以上かかることもある。特に、一宮市内の国道22号及び交差道路は渋滞が常態化しており、定時性が確保できていない(地方公共団体) ・名古屋～岐阜間などの移動は国道22号を利用するが、慢性的な渋滞により移動時間のロスがある。(商工会) ・緊急搬送時における停発車の繰り返しは、患者さんの容体に影響与えるリスクがある(医療機関)
<p>国道22号・交差道路の 安全性の低さ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一宮市では年間約3千件もの死傷事故が発生。特に、自動車による追突や出会頭の事故が多く、課題である(地方公共団体) ・国道22号等で車線規制を伴う事故が発生した場合には、救急搬送に影響がある(医療機関) ・国道22号では、発進停車の機会も多く、大型車の前に割り込んでくる車に対し急ブレーキをかける状況もあり、乗客への安全性にも不安がある(観光団体)

2. 意見聴取の結果 2-5)地域の交通課題(まとめ)

■ アンケートやヒアリング結果から得られた地域の課題意見を踏まえ、政策目標は妥当であると確認された。



アンケート・ヒアリング結果からも、第1回計画段階評価に設定した政策目標(案)は妥当である。

2. 意見聴取の結果 2-6)対応方針・重視すべき事項(アンケート①)

- 対応案を検討する際に重要だと思う事項について、全ての項目で6割以上が重要と回答。
- その中でも、②～⑨の8項目については、8割以上と他に比べ高い。
- また、「新たなICの設置」や高速道路の連続利用を可能とした「接続機能の強化」等の利便性向上に関する意見があった。

全体 N=30,823

Q: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思うことは何ですか。
以下の①～⑬の項目について、4段階評価してください

項目	重視すべき事項	0%	20%	40%	60%	80%	100%	
政策目標	都市間の物流・人流アクセス性向上・産業活性化支援	①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現	33%	75%	42%	16%	4%	4%
		②高速道路へのアクセス性の向上	38%	80%	42%	12%	3%	4%
	道路の移動時間が読め、信頼性が高い	③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上	42%	82%	40%	11%	3%	4%
		④高速道路の渋滞の改善	52%	85%	33%	9%	3%	4%
		⑤国道22号の渋滞の改善	52%	86%	34%	8%	2%	4%
	交通の円滑化	⑥国道22号の信号による停発車がない等、走行性の向上	38%	80%	42%	14%	3%	4%
		⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善	43%	84%	41%	10%	2%	4%
	交通安全の確保	⑧国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上	42%	82%	40%	12%	2%	4%
		⑨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	42%	81%	39%	12%	3%	4%
配慮すべきポイント	生活環境への影響が少ない	⑩生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと	31%	76%	45%	18%	3%	4%
	自然環境への影響が少ない	⑪自然環境(動植物等)に配慮し、影響が少ないこと	27%	71%	44%	21%	4%	4%
	工事中の現道交通への影響が少ない	⑫工事中の地域への影響(交通規制等)が少ないこと	28%	75%	47%	18%	4%	4%
その他	建設に要する費用が安い	⑬道路をつくる費用が安いこと	27%	66%	39%	23%	7%	5%

■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答

その他意見(対応方針・重視すべき事項)

※①～⑬の項目以外の主な意見

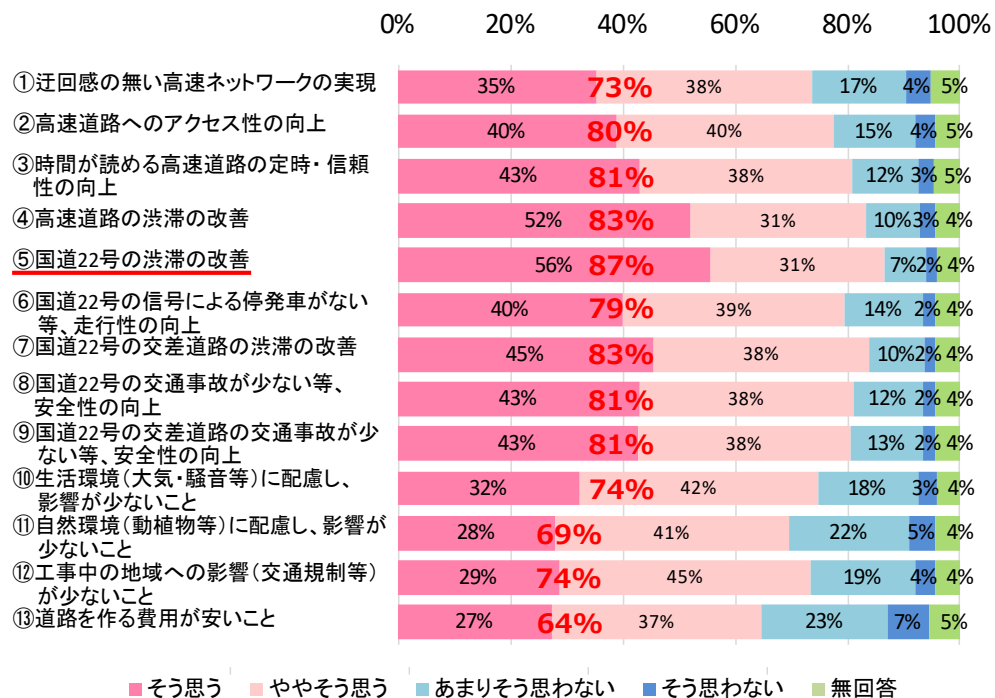
- ・早期延伸、早期整備を望む意見(岐阜県区間への早期延伸、評価対象区間の早期整備)
- ・交通需要抑制に関する意見(交通量の抑制・料金)
- ・ルート・構造の詳細検討時に配慮すべき項目に関する意見(信号現示の改善、道路案内の充実、自転車への配慮)
- ・利便性向上に関する意見(新たなICの設置、接続機能の強化)
- ・その他意見(対策しない案の追加)

2. 意見聴取の結果 2-6)対応方針・重視すべき事項(アンケート②)

- 住民は「⑤国道22号の渋滞の改善」が約9割と最も割合と高い。
- 道路利用者は「④高速道路の渋滞の改善」が約9割と最も割合が高い。

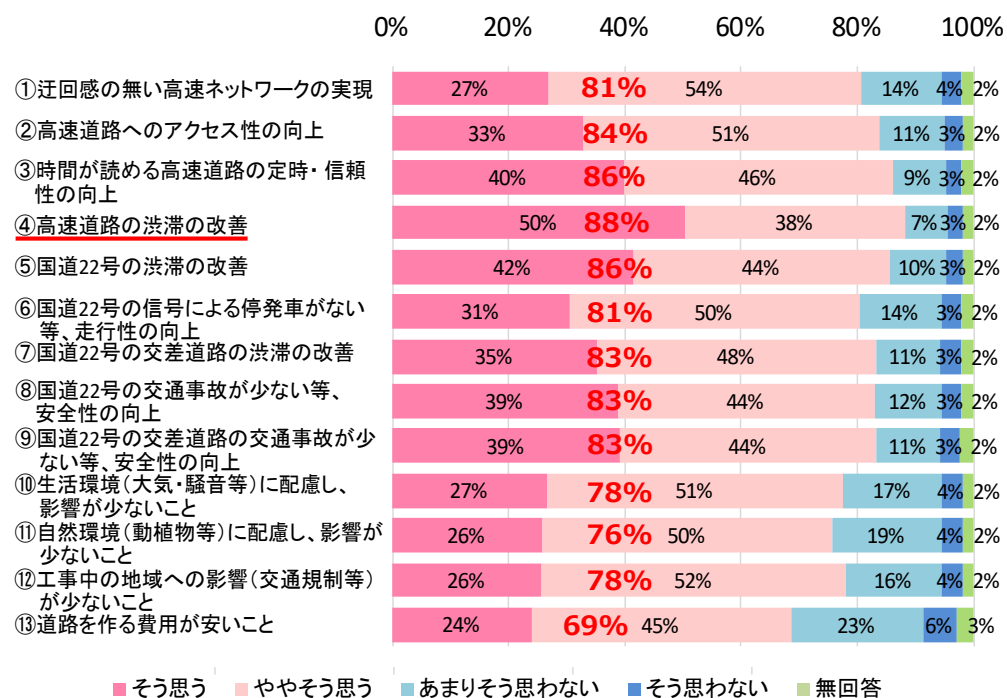
住民

N=23,081



道路利用者

N=7,742



2. 意見聴取の結果 2-7)対応方針・重視すべき事項(ヒアリング)

- 観光団体や商工会からは、「定時性の確保」や「国道22号の渋滞改善」を望む意見が多かった。一方、地元の地方公共団体等からは「交通安全の確保」の意見があった。
- また、地方公共団体や観光団体からは、地域の利便性向上や高速道路の使いやすさの観点で、専用部整備の場合は、「インターチェンジ設置」や「一宮木曾川ICや一宮ICのジャンクション化」により高速道路のアクセス強化を求める意見があった。

区分		主な意見
政策目標	都市間の物流・人流 アクセス性向上、 産業活性化支援	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋～岐阜間の行き来は迂回感があるため、まずは高速道路の迂回感を解消して欲しい（商工会） ・輸送時間の短縮によって、定時性が確保されれば、生産性と国際競争力の向上に繋がる他、運転手不足等による物流コストの削減・物流効率の向上に大きな効果がはかれる（商工会議所） ・ツアー工程を組むうえでは、定時性の確保が非常に重要である。（観光団体）
	交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・国道22号沿線には多数の企業・団体があるため、国道22号の渋滞改善が非常に重要（商工会） ・国道22号の慢性的な渋滞が解消されれば、一宮市内などを含め観光ルートとして開発できる（観光団体） ・患者の一刻も早い治療が求められる中、国道22号の渋滞緩和は、交差する道路の渋滞緩和にもつながり、患者搬送がスムーズとなるため、緊急車両にとっては明らかに有用である（医療機関）
	交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・国道22号の渋滞時は生活道路を利用せざるを得ない事があるが、その際の安全面を非常に気にしているため、渋滞が解消すれば、そのリスクは少なくなる（道路利用者団体） ・国道22号の渋滞により、追突事故が多発していることや交差する道路や生活道路へ交通が流れ事故の危険性が高まっていることから、適切な機能分担が図られる道路構造とし地域の安全性を確保してほしい。（地方公共団体）
配慮すべきポイント		<ul style="list-style-type: none"> ・工事実施にあたっては、ストレスのない迂回ルートの確保、事前周知を十分に実施して欲しい（観光団体）
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・地域の利便性を高めるため、名岐道路を専用部で整備する場合は、インターチェンジを合わせて設置すべき（地方公共団体） ・東海北陸自動車道や名神高速道路へのアクセス性が重要であり、一宮木曾川ICのJCT構造も検討すべき（地方公共団体） ・一宮ICは使いやすさの観点で岐阜から小牧方面に向かうための名高速と名神高速を結ぶランプが必要（観光団体） ・費用が安いことも重要であるが、重要なことは「安全・安心な道路」であること（地方公共団体） ・名古屋市と岐阜市周辺のネットワークを形成すべく、一宮木曾川IC～岐南インターも早急に検討を進めるべき（地方公共団体） ・名岐道路の整備だけでは地域の交通課題は解決しないため、交差道路も計画的に整備すべき（地方公共団体）

2. 意見聴取の結果 2-8)対応方針・重視すべき事項(まとめ)

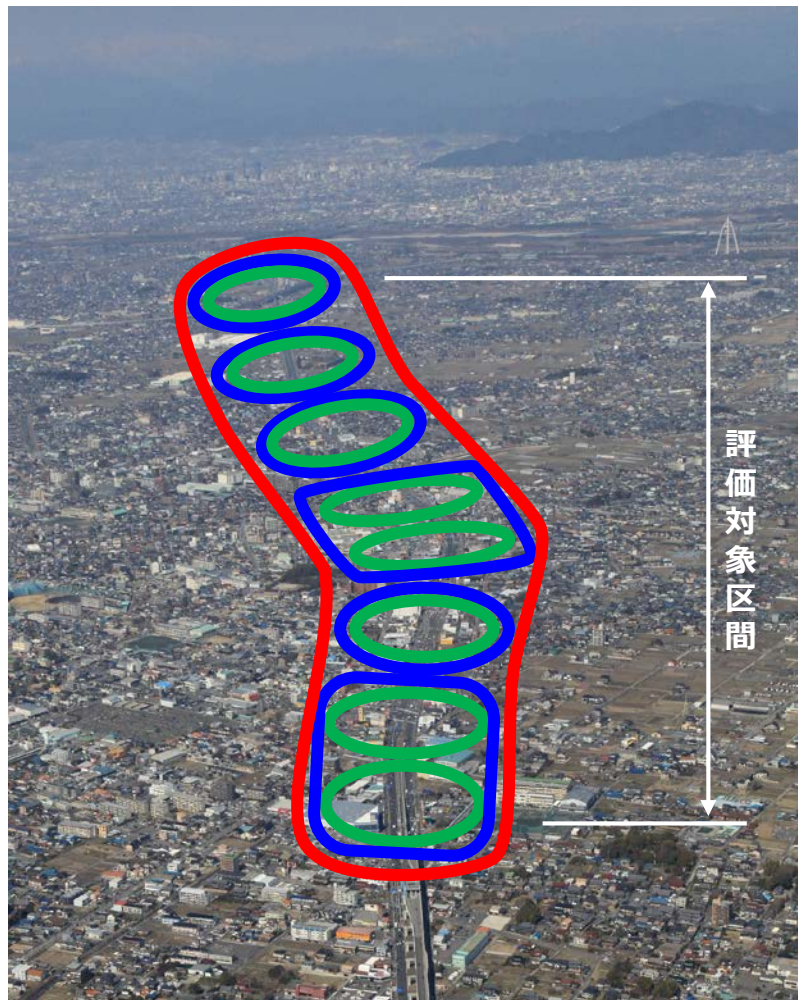
項目	重視すべき事項	アンケート結果		ヒアリング結果 (主な意見)	重視すべき事項	
		【凡例】 そう思う ややそう思う あまりそう思わない そう思わない 無回答				
政策目標	都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援	岐阜・一宮地区と名古屋間の移動距離が短い	75%	4%	・高速道路の迂回感を解消	
	道路の移動時間が読め、信頼性が高い	82%	3%	・定時性の確保が重要 ⇒生産性や国際競争力強化・物流コスト削減、物流効率向上 ツアー工程が組みやすくなる	○	
	交通の円滑化	83%	2%	・国道22号の渋滞改善が非常に重要 ⇒一宮市等を含めた観光ルート開発 患者搬送がスムーズとなり、早い治療が行える	○	
	交通安全の確保	82%	2%	・国道22号の渋滞緩和等による地域の交通安全の確保 ⇒交差する道路や生活道路の安全性の向上	○	
配慮すべきポイント	生活環境	生活への影響が少ない	76%	3%	-	
	自然環境	自然への影響が少ない	71%	4%	-	
	工事中的影響	工事中の現道交通への影響が少ない	75%	4%	・工事实施の迂回ルートの確保、事前周知の徹底	
その他	建設に要する費用が安い	66%	7%	・費用が安いことも重要だが、「安全・安心な道路」であること		
その他 (自由意見)	<ul style="list-style-type: none"> ・早期延伸・整備を望む意見 ・交通需要抑制に関する意見 ・ルート・構造の詳細検討時に配慮すべき項目に関する意見 ・利便性向上のための接続機能に関する意見 ・その他意見 	<p>意見あり 7% (その他)</p> <p>意見なし 91%</p> <p>意見あり 2% (上記課題関連)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の利便性向上のため、インターチェンジの設置 ・高速道路のアクセス性を高めるため、一宮IC・一宮木曾川ICのJCT化 ・名岐道路の整備と合わせた交差道路の機能強化 			

3. 対応方針(原案)の検討

3. 対応方針(原案)の検討 3-1) 対策案の検討

■ 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
【案①】 専用部整備案		
【案②】 部分立体案		
【案③】 平面8車線案		

3. 対応方針(原案)の検討 3-1) 対策案の検討

		【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・物流拠点間的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 ※高速道路を利用する際には、料金がかかる可能性がある 	<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 	
		約6 km	約6 km (部分立体:約2km)	約6 km	
「政策目標」に対する評価	都市間の物流・人流アクセシビリティ向上・産業活性化支援	<ul style="list-style-type: none"> 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》 	<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》 	<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》 	
	道路の移動時間が読み、信頼性が高い	<ul style="list-style-type: none"> 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"> 国道22号の通過交通と地域交通を分離しつつ、交通容量を最も拡大する事で、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～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しつつ、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～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～宮木曾川): 22km/h^{*1} ⇒ 34km/h^{*4}》 	
交通安全の確保	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 	
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 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)の影響は最も小さくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 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)の影響はやや小さくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 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)の影響は若干小さくなる 	
	自然環境への配慮	<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"> 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"> 全線を立体構造とする整備(規制範囲が広く、大規模構造物が多い)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間が最も長い等、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、国道22号の車線を規制する工事の期間がやや長い等、現道交通への影響がやや大きい 	<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、国道22号の車線を規制する工事の期間が最も短い等、現道交通への影響が最も少ない 	
その他	経済性	建設に要する費用が安い	約1,600億円～1,960億円	約300億円～360億円	約100億円～120億円

※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

□: 意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項、配慮すべき事項 □: 他の案と比較し優位な事項

3. 対応方針(原案)の検討 3-2) 対策案と対応方針(原案)

■ 道路整備の必要性

第1回計画段階評価時に政策目標(案)を設定

政策目標を達成できる道路の必要性を確認

【政策目標】

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

地域の意見聴取結果において妥当性を確認

地域の意見聴取の結果

【構造検討における重視すべき事項】

- 高速道路の定時性・時間信頼性の向上
- 高速道路へのアクセス性、高速道路の渋滞改善
- 国道22号・交差道路の渋滞改善
- 国道22号の走行性向上
- 国道22号・交差道路の安全性向上

【高速道路のアクセス強化に求められる機能(意見)】

- 利便性向上のための高速道路へのIC設置
- 高速道路の連続利用を可能とする接続機能強化

■ 対応方針(原案)

1. 対策案については、

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が最も期待できる【案①:専用部整備案】とする。

【理由】

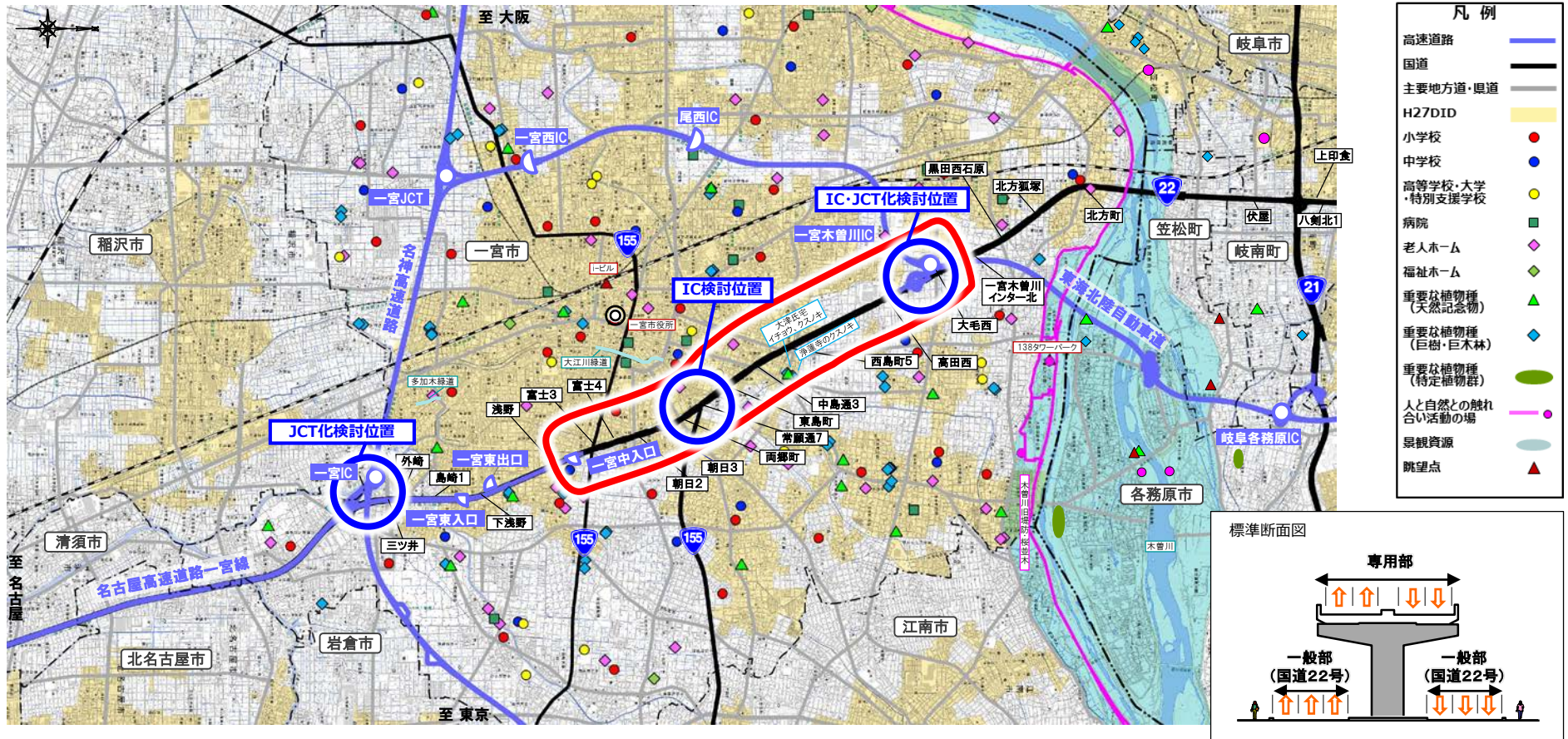
- 高速道路へのアクセス性、時間信頼性が最も向上する
- 国道22号・交差道路の旅行速度が向上し、走行性が最も向上する
- 国道22号・交差道路の交通事故件数の削減が最も期待できる

2. 地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高めつつ、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジから距離があり、国道22号に流入する交通が多い両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う。

3. 高速道路利用者の利便性(高速道路のアクセス機能)を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮ICや新たに交差する一宮木曾川ICについて、「接続機能の強化(ジャンクション化)」の検討を行う。

3. 対応方針(原案)の検討 3-2) 対策案と対応方針(原案)

- 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が最も期待できる【案①:専用部整備案】とする。
- 地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高め、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジから距離があり、国道22号に流入する交通が多い両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う。
- 高速道路利用者の利便性（高速道路のアクセス機能）を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮ICや新たに交差する一宮木曾川ICについて、「接続機能の強化(ジャンクション化)」の検討を行う。

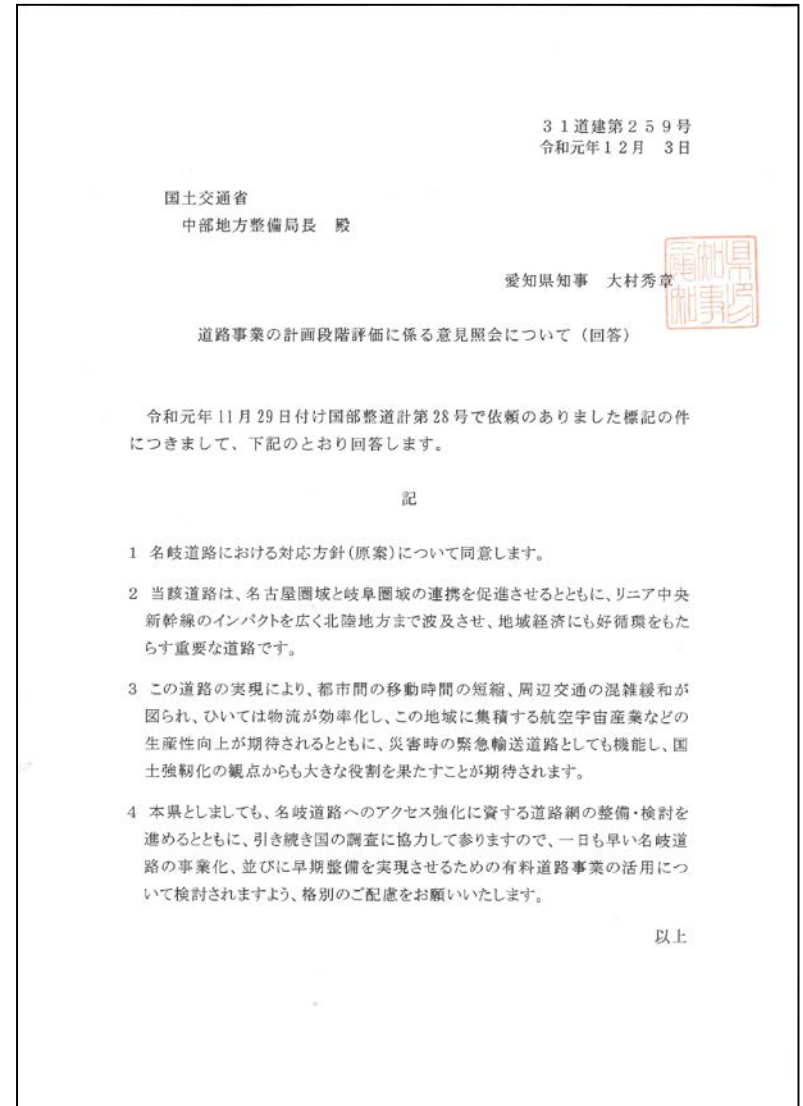


4. 自治体への意見照会結果

4. 自治体への意見照会結果 4-1) 自治体への意見照会[対応方針(原案)に対する意見]

意見照会の回答(愛知県知事)

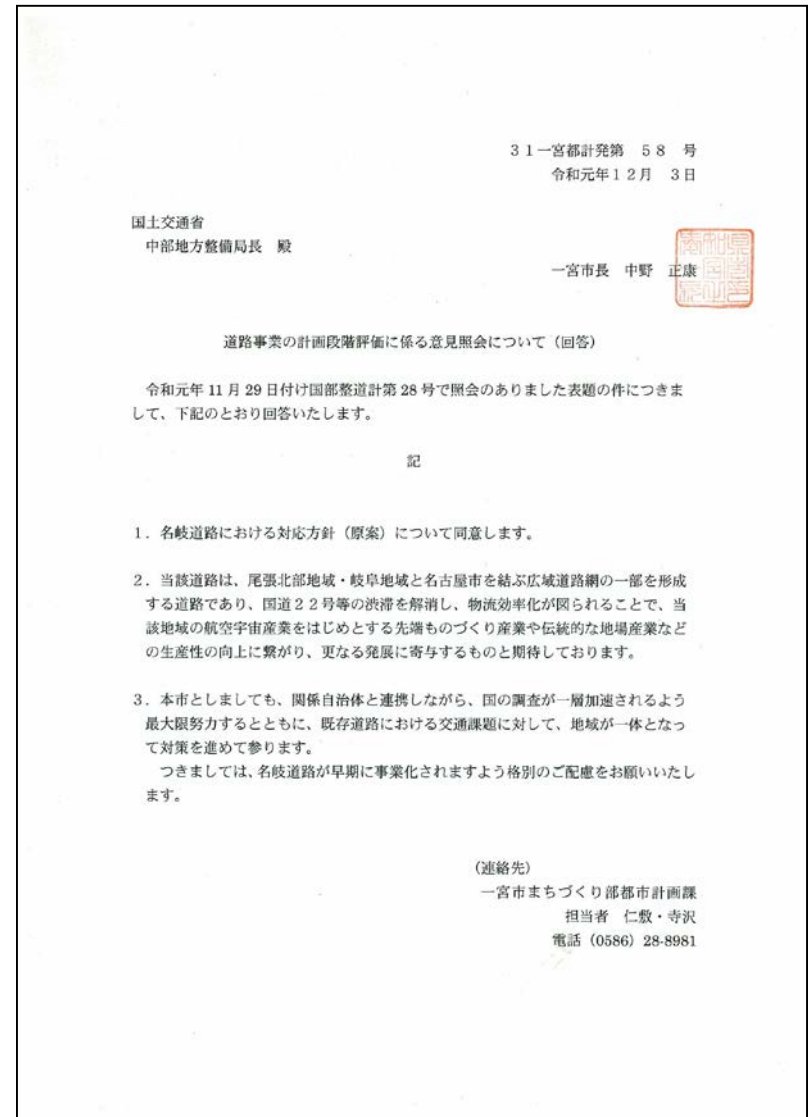
自治体名	意見
愛知県	<p>1 名岐道路における対応方針(原案)について同意します。</p> <p>2 当該道路は、名古屋圏域と岐阜圏域の連携を促進させるとともに、リニア中央新幹線のインパクトを広く北陸地方まで波及させ、地域経済にも好循環をもたらす重要な道路です。</p> <p>3 この道路の実現により、都市間の移動時間の短縮、周辺交通の混雑緩和が図られ、ひいては物流が効率化し、この地域に集積する航空宇宙産業などの生産性向上が期待されるとともに、災害時の緊急輸送道路としても機能し、国土強靱化の観点からも大きな役割を果たすことが期待されます。</p> <p>4 本県としましても、名岐道路へのアクセス強化に資する道路網の整備・検討を進めるとともに、引き続き国の調査に協力して参りますので、一日も早い名岐道路の事業化、並びに早期整備を実現させるための有料道路事業の活用について検討されますよう、格別のご配慮をお願いいたします。</p>



4. 自治体への意見照会結果 4-1) 自治体への意見照会[対応方針(原案)に対する意見]

意見照会の回答(一宮市長)

自治体名	意見
一宮市	<p>1. 名岐道路における対応方針(原案)について同意します。</p> <p>2. 当該道路は、尾張北部地域・岐阜地域と名古屋市を結ぶ広域道路網の一部を形成する道路であり、国道22号等の渋滞を解消し、物流効率化が図られることで、当該地域の航空宇宙産業をはじめとする先端ものづくり産業や伝統的な地場産業などの生産性の向上に繋がり、更なる発展に寄与するものと期待しております。</p> <p>3. 本市としましても、関係自治体と連携しながら、国の調査が一層加速されるよう最大限努力するとともに、既存道路における交通課題に対して、地域が一体となって対策を進めて参ります。 つきましては、名岐道路が早期に事業化されますよう格別のご配慮をお願いいたします。</p>



5. 対応方針(案)のまとめ

5. 対応方針(案)のまとめ 5-1) 対応方針(案)

- 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が最も期待できる【案①:専用部整備案】とする。
- 地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高め、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジから距離があり、国道22号に流入する交通が多い両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う。
- 高速道路利用者の利便性（高速道路のアクセス機能）を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮ICや新たに交差する一宮木曾川ICについて、「接続機能の強化(ジャンクション化)」の検討を行う。

