

めいぎ
名岐道路
意見聴取結果 等

国土交通省 中部地方整備局

令和元年12月5日

目 次

| | |
|------------------------------|----|
| 1. 意見聴取の結果 | |
| 1) 意見聴取の概要 | 3 |
| 2) 回答者属性 | 10 |
| 3) 地域の交通課題 | 12 |
| 4) 構造案検討に重視すべき事項 | 15 |
| 5) 自由意見・ヒアリング(地域の交通課題) | 18 |
| 6) 自由意見・ヒアリング(構造案検討に重視すべき事項) | 20 |
| 2. その他 | |
| 1) 高速道路のアクセス強化に求められる機能 | 24 |

1. 意見聴取の結果

1. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要①

道路計画に関するご意見をお聞かせください
めいぎあ
名岐道路の計画に関するアンケート



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、日ごろ感じられている道路に関する課題等について、ご意見を伺うものです。

広域図



拡大図



アンケートの答え方はP.2をご覧ください。

郵便はがきによる回答は、**令和元年11月13日(水)**までお願い致します。
※この期間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。

お問い合わせ先

国土交通省 中部地方整備局
愛知国道事務所 計画課
〒464-0066 名古屋市千種区池下2-62
電話：(052) 761-1194 (直通：平日9:30~17:00)
ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/

国土交通省 中部地方整備局
岐阜国道事務所 計画課
〒500-8262 岐阜市西部本郷1-36-1
電話：(058) 271-9815 (直通：平日9:30~17:00)
ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/gifu/

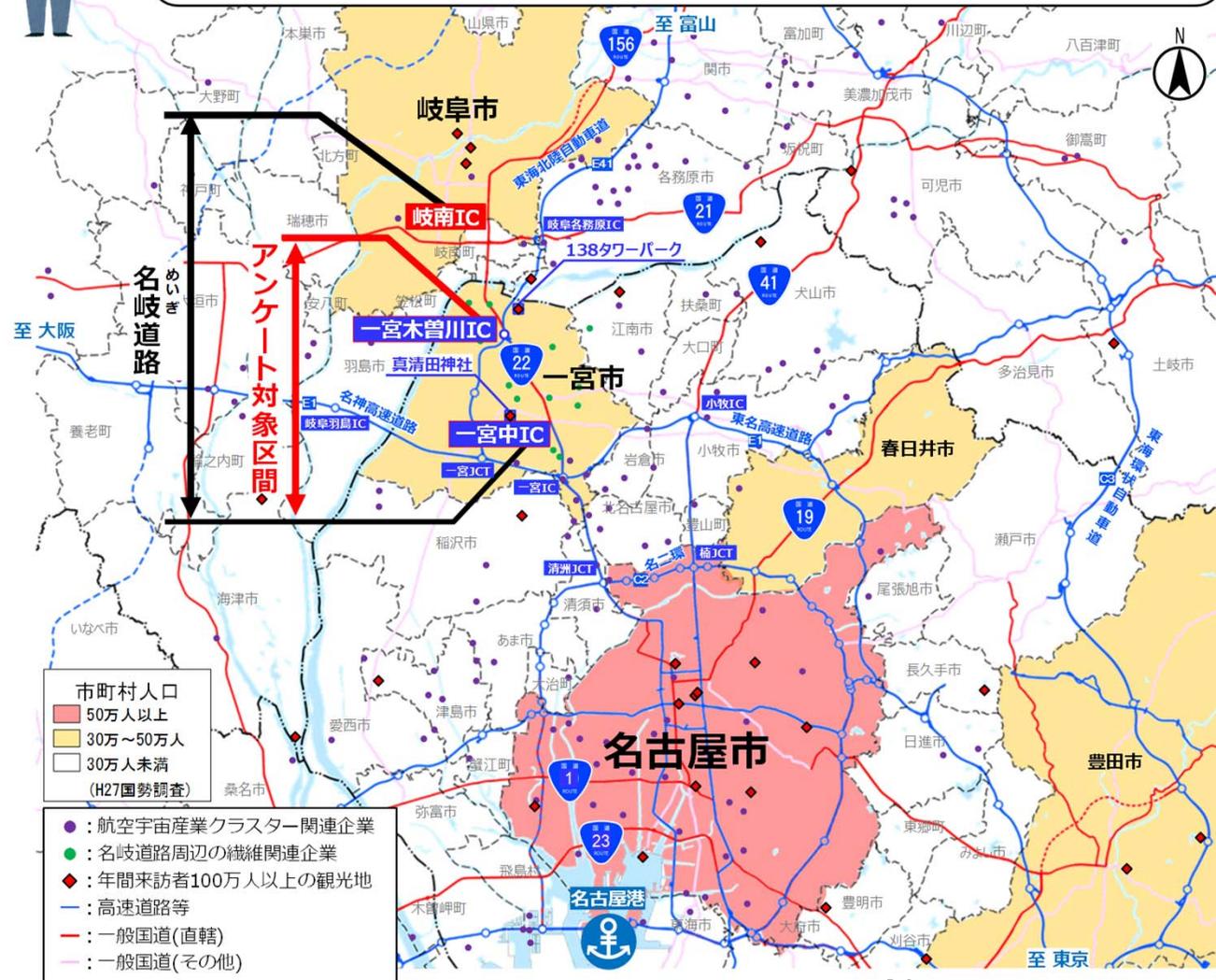
P.1

1. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要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

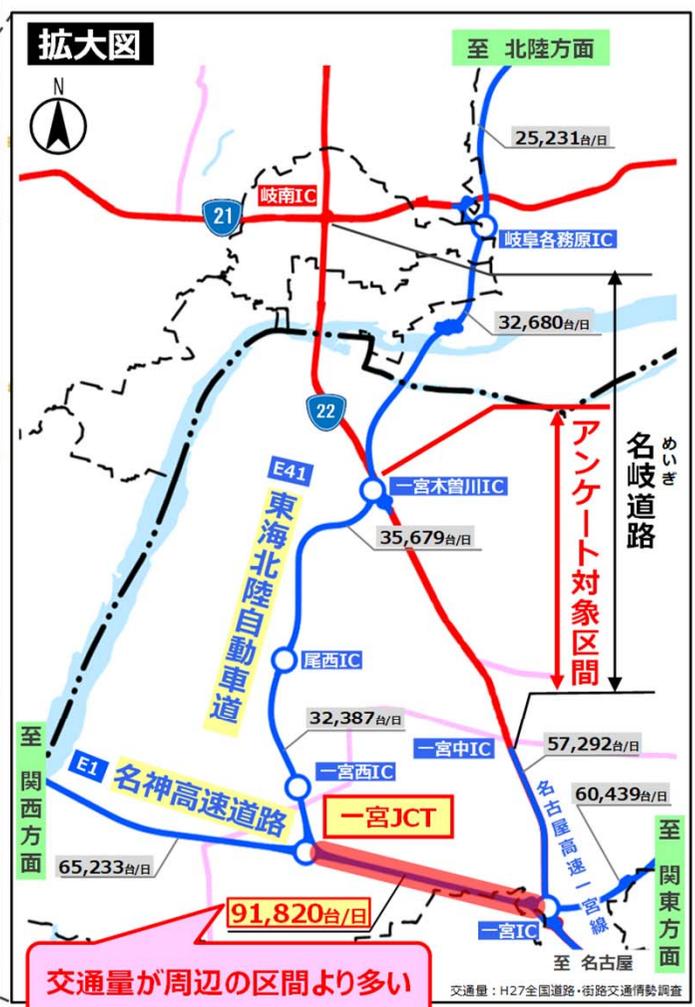


1. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要④

東海・北陸地方周辺の高速道路と主要拠点



- ・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」などの取り組みを、東海地方と北陸地方で協力し推進しています。



1. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要⑤

「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遠回りしないといけません。また、高速道路のルート上には「北陸と中部をつなぐ東海北陸自動車道」と「関西と関東をつなぐ名神高速道路」を結ぶ重要な区間があり、渋滞が発生しやすく、移動時間が読めません。



目標

都市間の物流・人流アクセス性向上
産業活性化支援

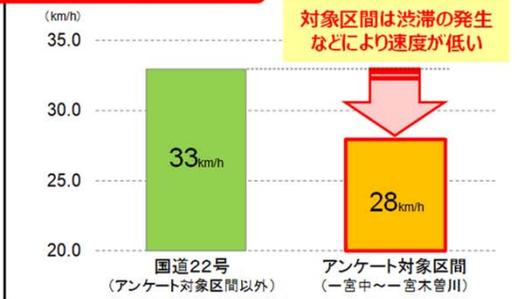
課題② 渋滞



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

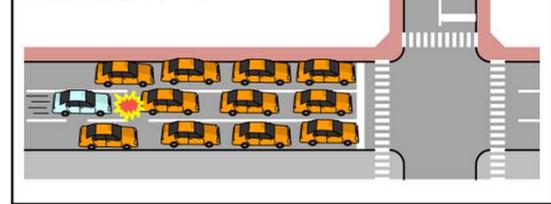
交通の円滑化

課題③ 事故

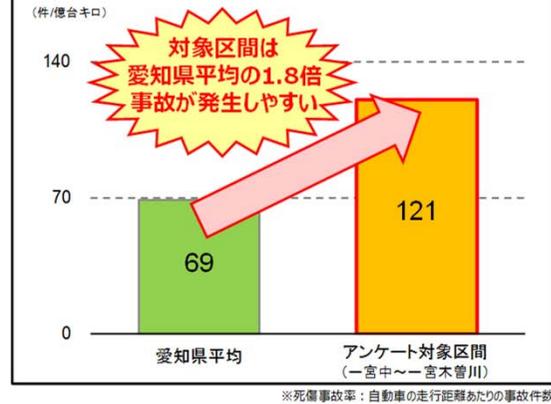


一宮市内の国道22号は、渋滞で並んでいる車への追突事故が多く発生しています。

死傷事故のイメージ



国道22号における死傷事故率*



目標

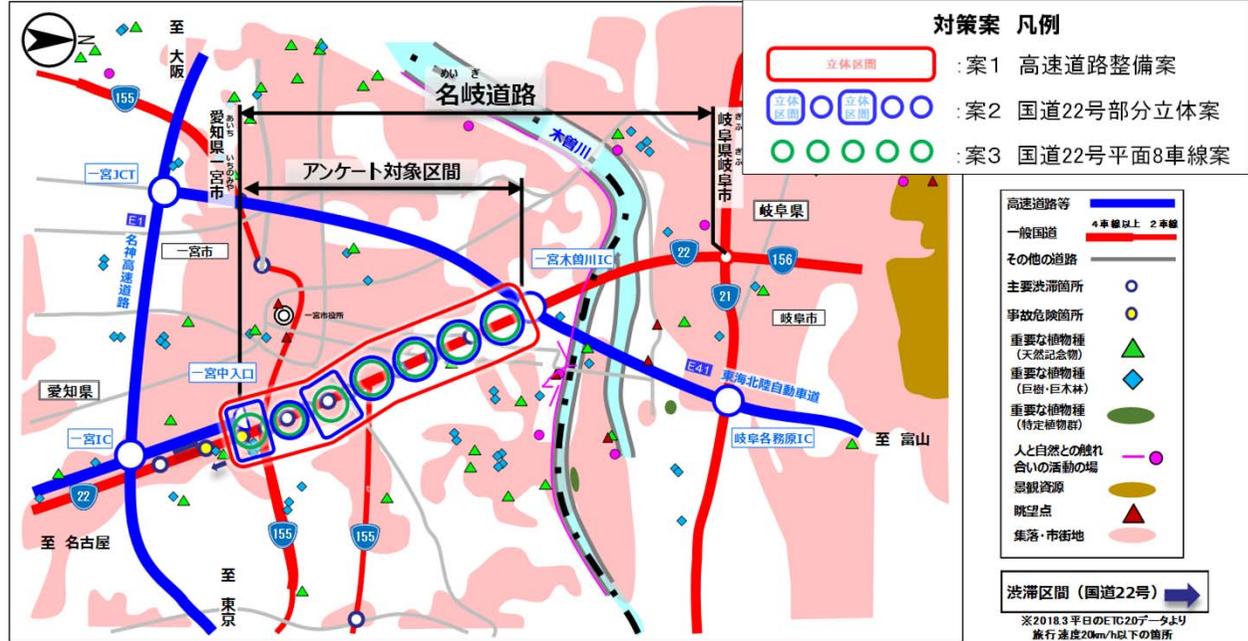
交通安全の確保

1. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要⑥

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

・工事中の現道交通への影響を考慮しつつ、車線を拡幅する案です

1. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要⑦

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IC～一宮IC) : 約5km ⇒ 0km》 ・一宮ICや一宮木曾川ICのシヤンクン化により、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IC～一宮IC) : 約5km ⇒ 5km》 | <ul style="list-style-type: none"> ・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・周辺道路等の走行速度が最も向上する 《アンケート対象区間の走行速度(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)の高速道路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・周辺道路等の走行速度がやや向上するものの効果は限定的 《アンケート対象区間の走行速度(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は変わらない 《アンケート対象区間の走行速度(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"> ・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"> ・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 | |
| | 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、大規模構造物が多くある)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

1. 意見聴取の結果 2)回答者属性①

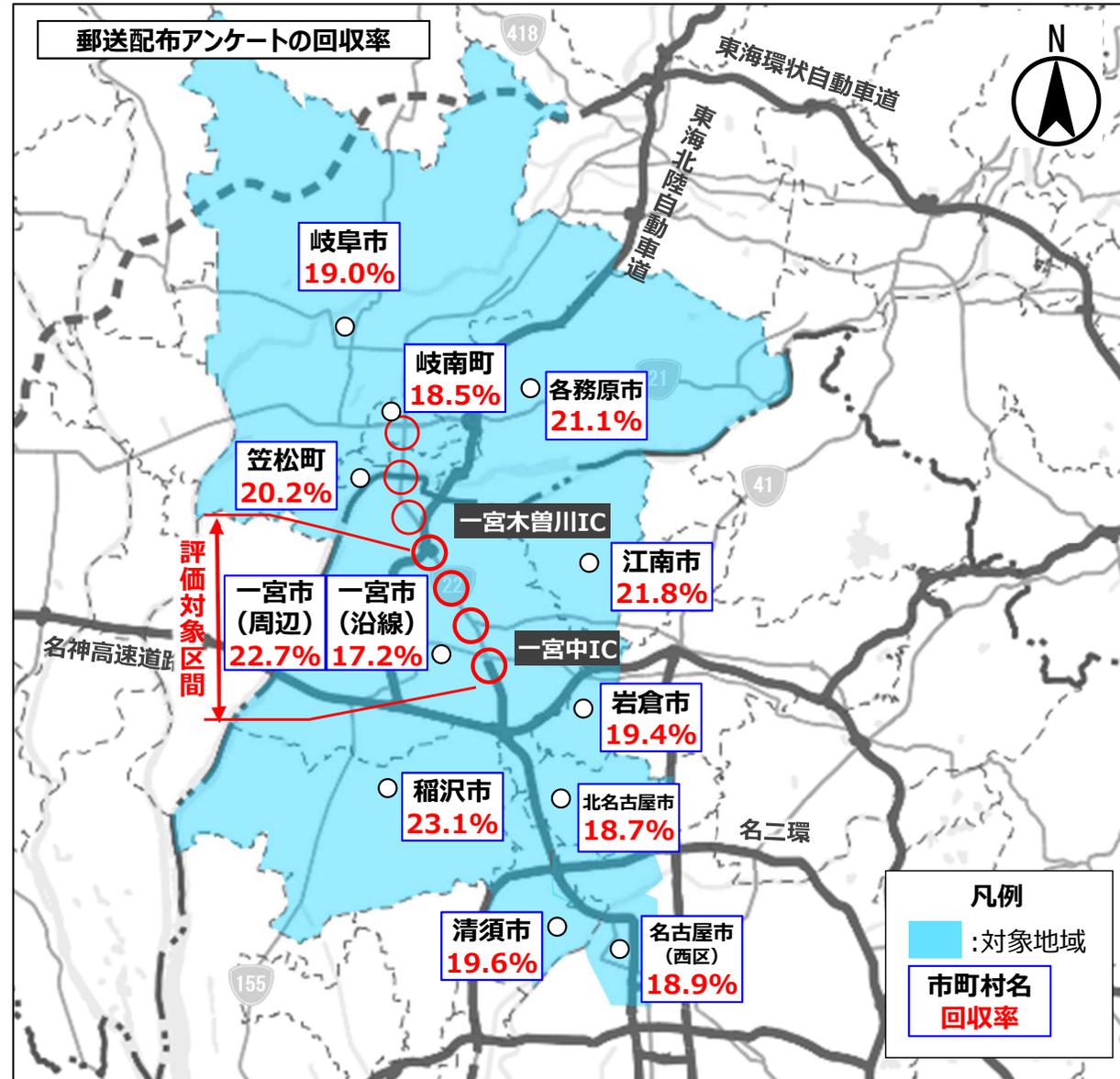
■ アンケート総回収数は30,823票で、住民23,081票、道路利用者7,742票が回答。

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 |

住民アンケートの配布先と回収率

| | 沿線/周辺 | 市町村名 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|-----------------|---------|----------|--------|-------|-------|
| 郵送配布 | 沿線 | 一宮市 | 8,971 | 1,539 | 17.2% |
| | | 一宮市 | 7,239 | 1,640 | 22.7% |
| | 周辺 | 江南市 | 6,933 | 1,512 | 21.8% |
| | | 岩倉市 | 6,780 | 1,312 | 19.4% |
| | | 稲沢市 | 6,980 | 1,614 | 23.1% |
| | | 清須市 | 6,866 | 1,348 | 19.6% |
| | | 北名古屋市 | 6,913 | 1,291 | 18.7% |
| | | 名古屋市(西区) | 7,013 | 1,327 | 18.9% |
| | | 岐阜市 | 7,073 | 1,344 | 19.0% |
| | | 各務原市 | 6,986 | 1,475 | 21.1% |
| | | 笠松町 | 6,466 | 1,303 | 20.2% |
| | | 岐南町 | 6,360 | 1,174 | 18.5% |
| | 無回答・その他 | | - | 119 | - |
| 小計 | | 84,580 | 16,998 | 20.1% | |
| オープンハウス・留置アンケート | | - | 301 | - | |
| WEBアンケート | | - | 5,782 | - | |
| 合計 | | | 23,081 | - | |



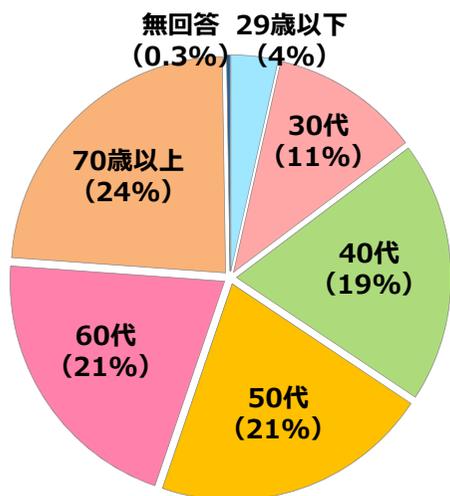
1. 意見聴取の結果 2)回答者属性②

■ 男女別の年齢について、39歳以下の割合が、男性15%に対し、女性29%となっている。また、60歳以上の割合が男性45%に対し、女性28%となっている。

■ 利用目的については、仕事（営業・運送等）に差がでており、男性16%に対し、女性4%となっている。

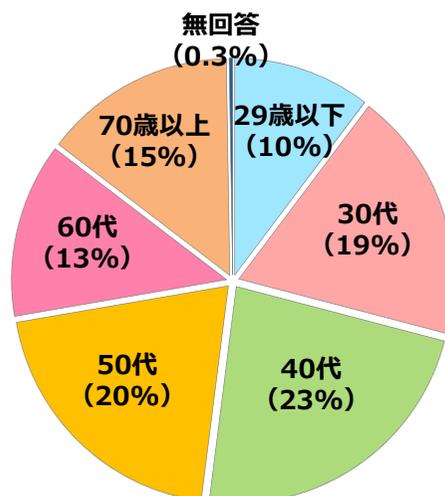
年齢（男性）

N=22,140



年齢（女性）

N=7,140

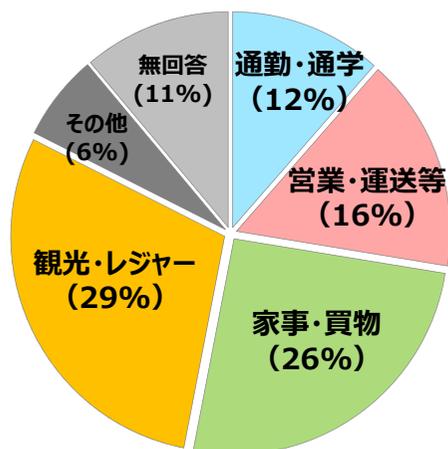


年齢（男性と女性の差）

| 項目 | 男性 | 女性 | 差 |
|-------|------|------|--------|
| 29歳以下 | 4% | 10% | 6ポイント |
| 30代 | 11% | 19% | 8ポイント |
| 40代 | 19% | 23% | 4ポイント |
| 50代 | 21% | 20% | -1ポイント |
| 60代 | 21% | 13% | -8ポイント |
| 70歳以上 | 24% | 15% | -9ポイント |
| 無回答 | 0.3% | 0.3% | 0ポイント |

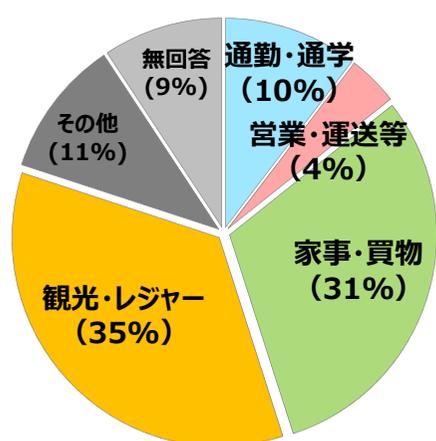
利用目的（男性）

N=22,140



利用目的（女性）

N=7,140



利用目的（男性と女性の差）

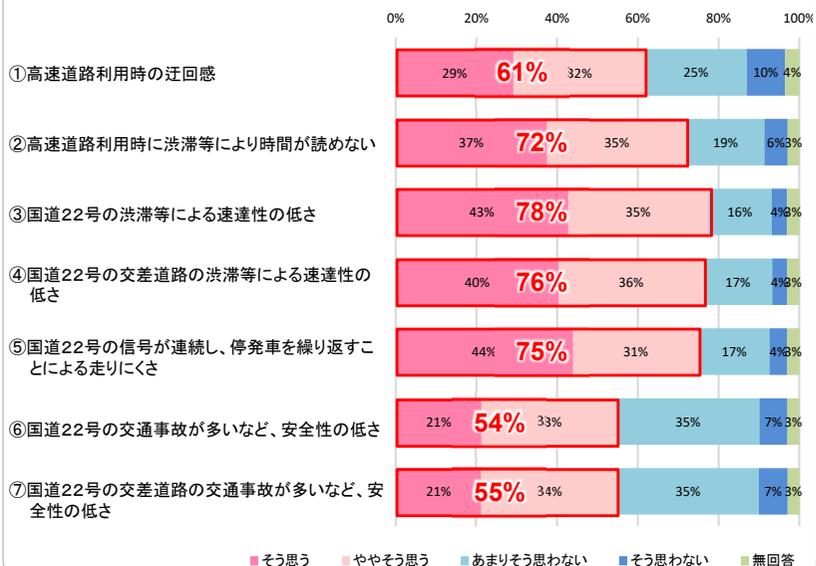
| 項目 | 男性 | 女性 | 差 |
|------------|-----|-----|---------|
| 通勤・通学 | 12% | 10% | -2ポイント |
| 仕事（営業・運送等） | 16% | 4% | -12ポイント |
| 家事・買物 | 26% | 31% | 5ポイント |
| 観光・レジャー | 29% | 35% | 6ポイント |
| その他 | 6% | 11% | 5ポイント |
| 無回答 | 11% | 9% | -2ポイント |

1. 意見聴取の結果 3)地域の交通課題①

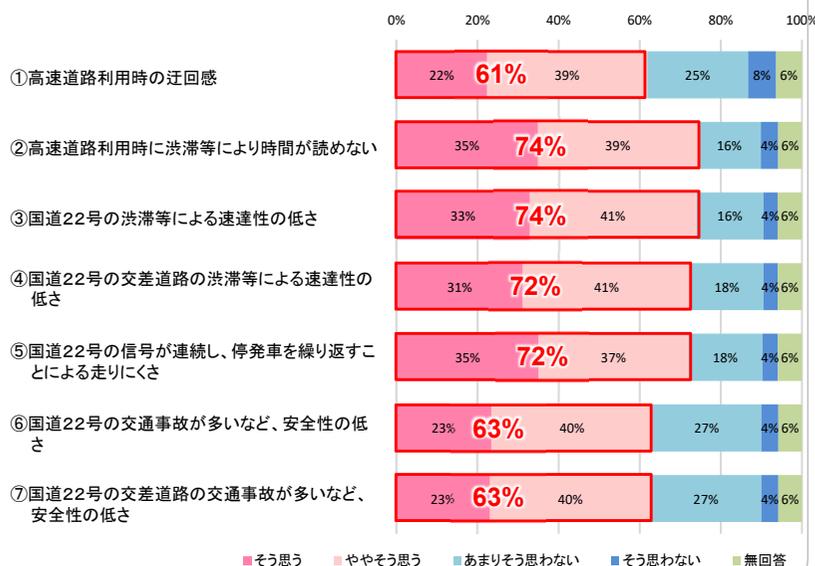
■ 男女別の地域課題の差について、⑥⑦の国道22号・交差道路の安全性の低さは、男性が54～55%に対し、女性63%と若干女性の方が課題認識が高い状況。その以外の項目については、ポイントの差は多少あるが、概ね同じ傾向。

■ 地域の交通課題（男女別）

男性 N=22,140



女性 N=7,140

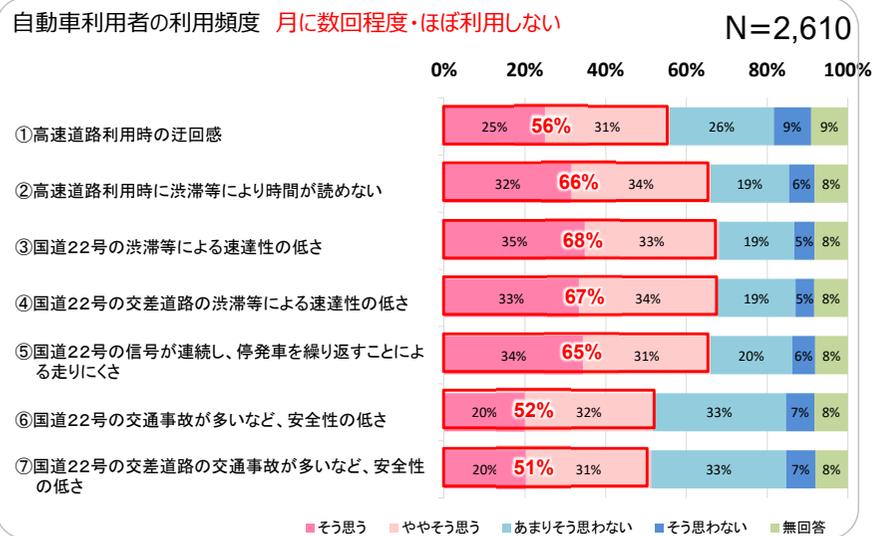
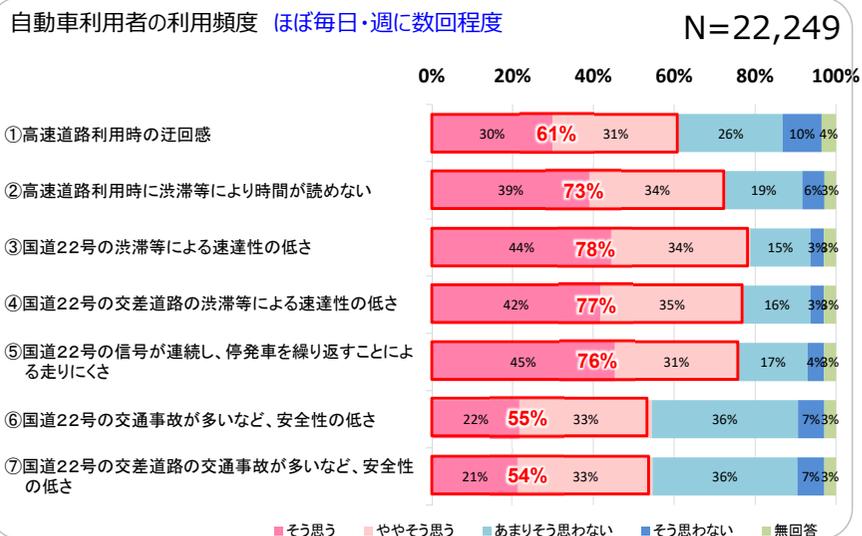


| 項目 | 男性 | 女性 | 差 |
|-----------------------------------|-----|-----|--------|
| ① 高速道路利用時の迂回感 | 61% | 61% | 0ポイント |
| ② 高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない | 72% | 74% | -2ポイント |
| ③ 国道22号の渋滞等による速達性の低さ | 78% | 74% | 4ポイント |
| ④ 国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低さ | 76% | 72% | 4ポイント |
| ⑤ 国道22号の信号が連続し、停発車を繰り返すことによる走りにくさ | 75% | 72% | 3ポイント |
| ⑥ 国道22号の交通事故が多いなど、安全性の低さ | 54% | 63% | -9ポイント |
| ⑦ 国道22号の交差道路の交通事故が多いなど、安全性の低さ | 55% | 63% | -8ポイント |

1. 意見聴取の結果 3)地域の交通課題②

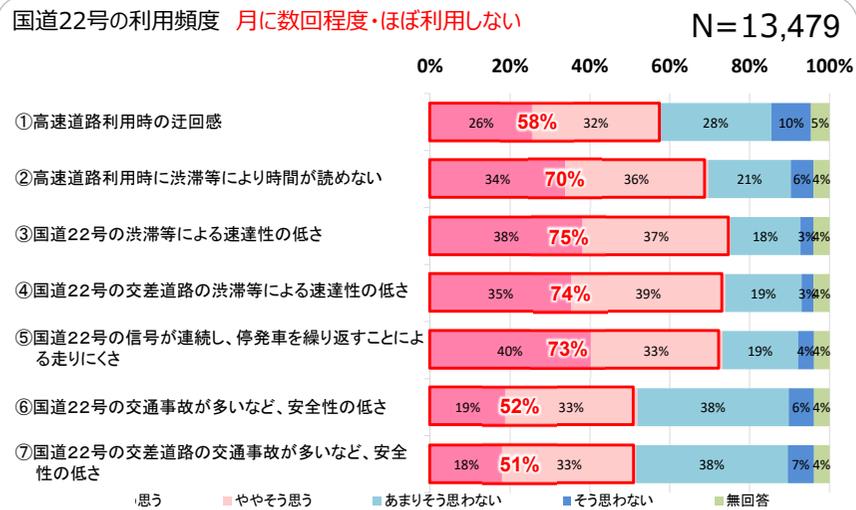
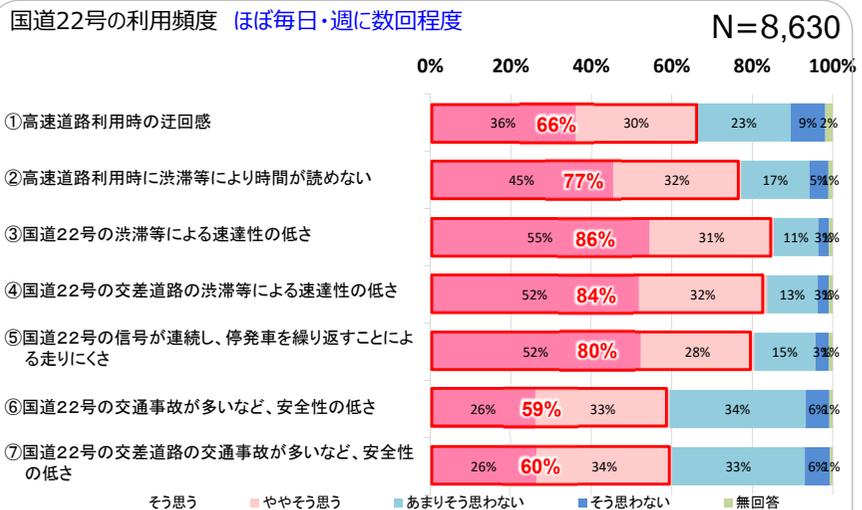
■ 自動車や国道22号の利用頻度別の地域の交通課題について、時々（月に数回程度、ほぼ利用しない）利用される方に対し、日常的（ほぼ毎日、週に数回程度）に利用される方の方がいずれの項目においても課題意識が高い傾向。

■ 自動車利用者の利用頻度別 当該地域の交通課題



| 項目 | ほぼ毎日・週に数回程度 | 月に数回程度・ほぼ利用しない | 差 |
|-----------------------------------|-------------|----------------|--------|
| ① 高速道路利用時の迂回感 | 61% | 56% | 5ポイント |
| ② 高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない | 73% | 66% | 7ポイント |
| ③ 国道22号の渋滞等による速達性の低さ | 78% | 68% | 10ポイント |
| ④ 国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低さ | 77% | 67% | 10ポイント |
| 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 | 76% | 65% | 11ポイント |
| ⑥ 国道22号の交通事故が多いなど、安全性の低さ | 55% | 52% | 3ポイント |
| ⑦ 国道22号の交差道路の交通事故が多いなど、安全性の低さ | 54% | 51% | 3ポイント |

■ 国道22号利用者の利用頻度別 当該地域の交通課題

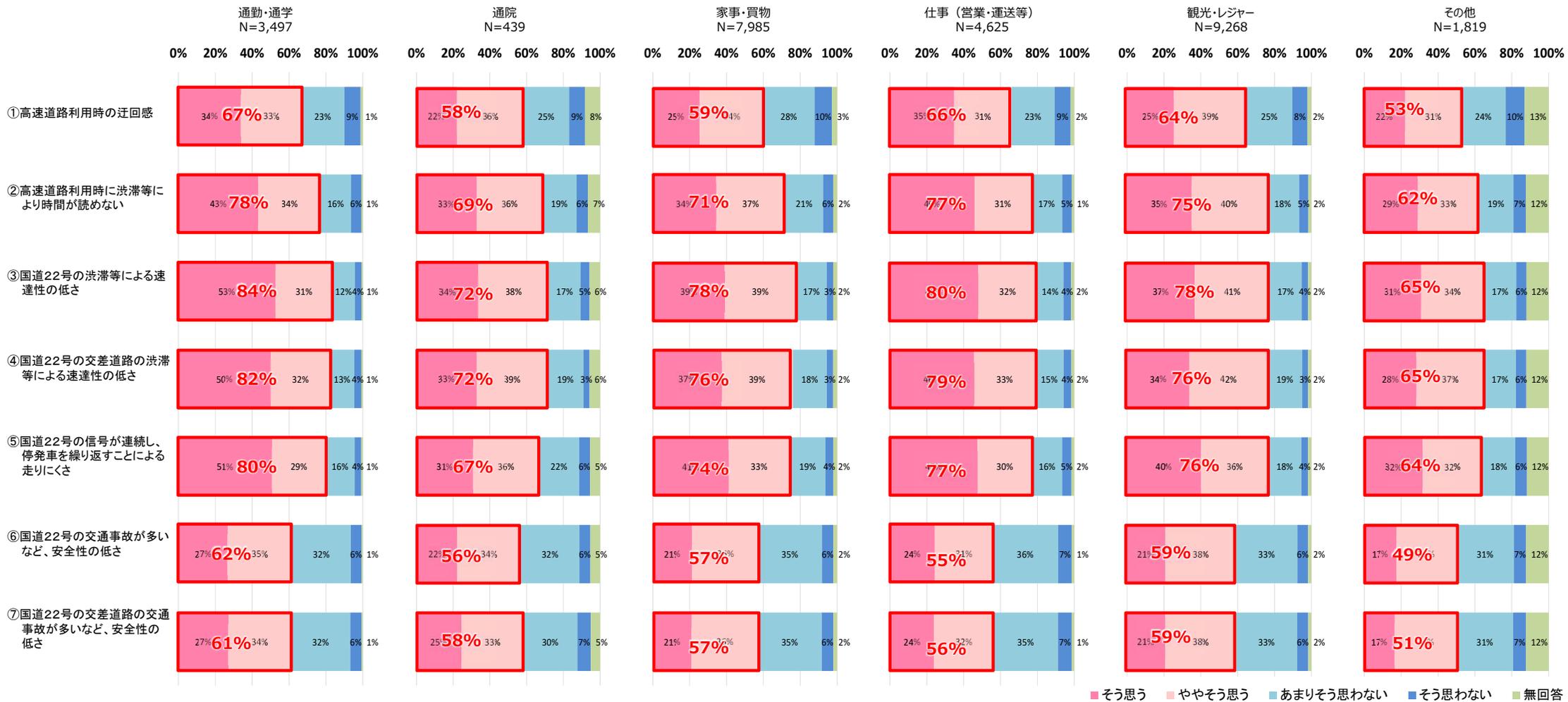


| 項目 | ほぼ毎日・週に数回程度 | 月に数回程度・ほぼ利用しない | 差 |
|-----------------------------------|-------------|----------------|--------|
| ① 高速道路利用時の迂回感 | 66% | 58% | 8ポイント |
| ② 高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない | 77% | 70% | 7ポイント |
| ③ 国道22号の渋滞等による速達性の低さ | 86% | 75% | 11ポイント |
| ④ 国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低さ | 84% | 74% | 10ポイント |
| 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 | 80% | 73% | 7ポイント |
| ⑥ 国道22号の交通事故が多いなど、安全性の低さ | 59% | 52% | 7ポイント |
| ⑦ 国道22号の交差道路の交通事故が多いなど、安全性の低さ | 60% | 51% | 9ポイント |

1. 意見聴取の結果 3)地域の交通課題③

■ 利用目的別の当該地域の交通課題について、各利用目的で課題認識のポイントは多少異なるが、いずれの利用目的においても、「③国道22号の渋滞による速達性の低さ」が最も割合が高い。

■ 自動車利用者の利用目的別 当該地域の交通課題

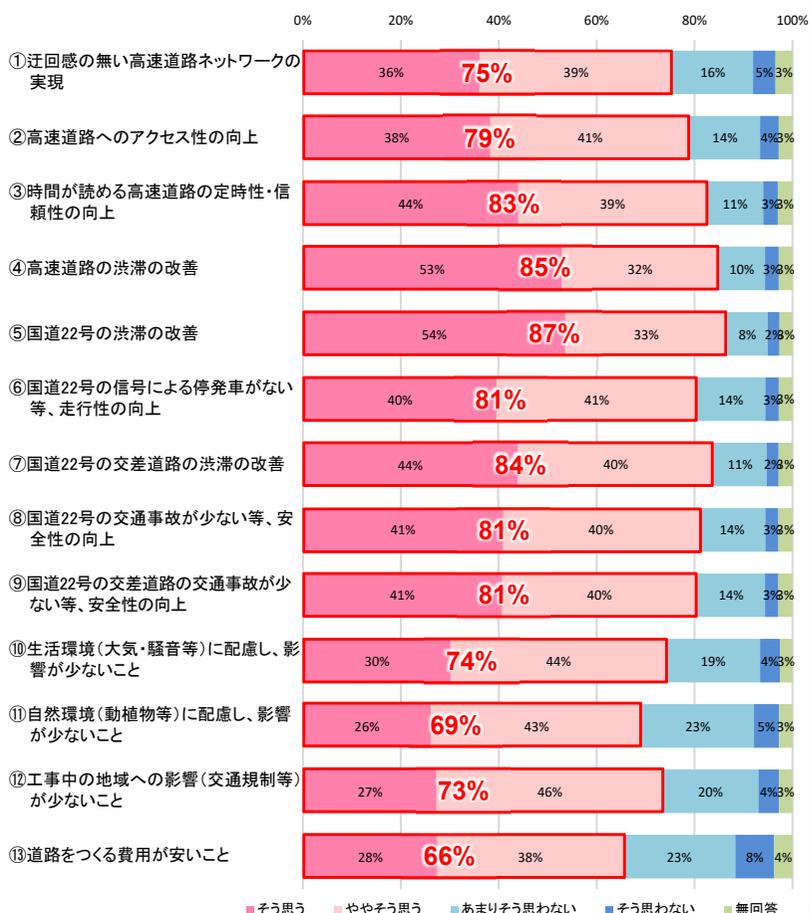


1. 意見聴取の結果 4)構造案検討に重視すべき事項①

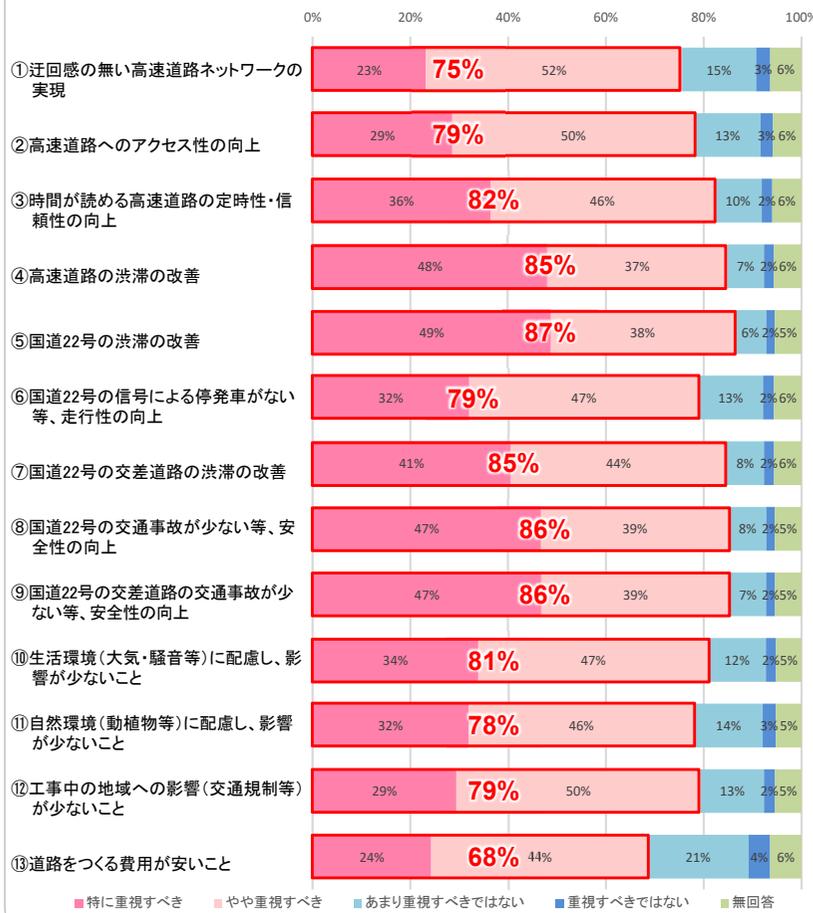
■ 男女別の構造案検討に重視すべき事項について、⑧⑨の国道22号・交差道路の安全性の向上や⑩⑪の生活環境・自然環境の影響が少ないこと、⑫の工事中の影響が少ないことの項目は、女性の方が課題認識が高い状況。その以外の項目について、ポイントの差は多少あるが、概ね同じ傾向。

■ 構造案検討に重視すべき事項（男女別）

男性 N=22,140



女性 N=7,140

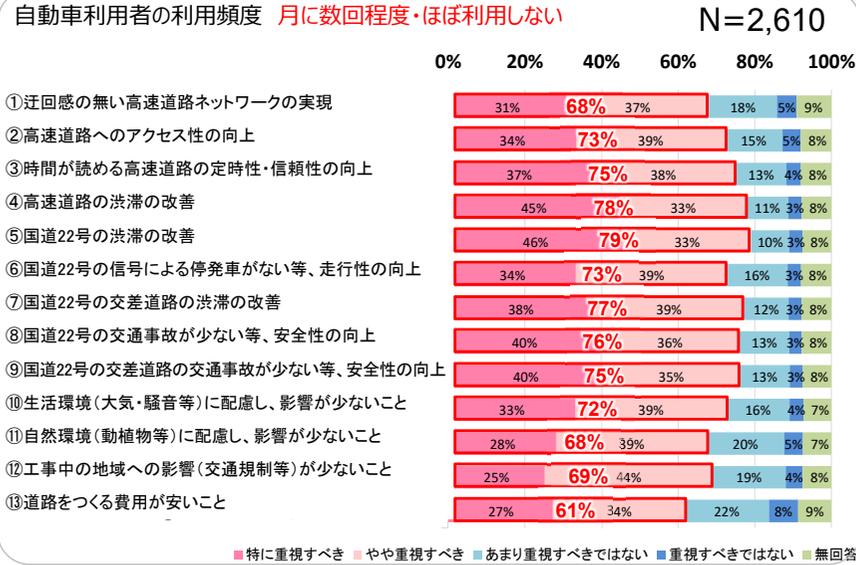
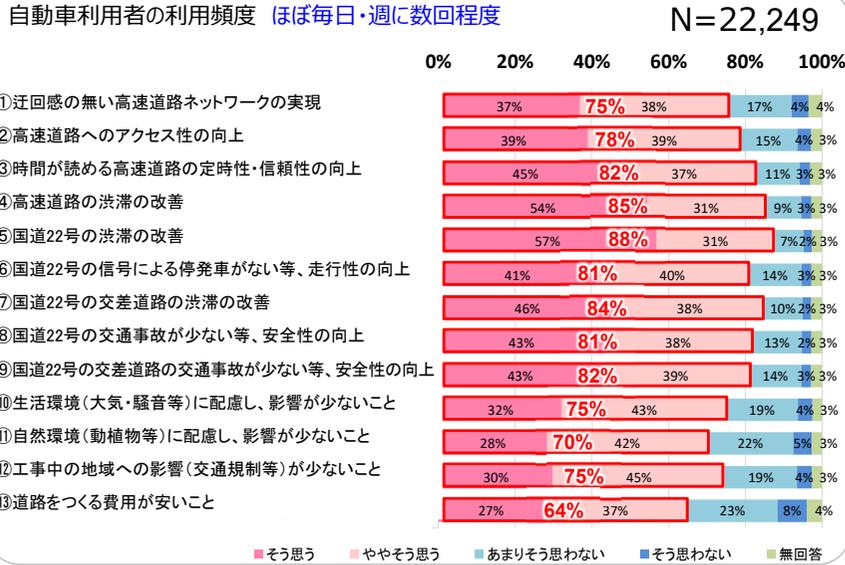


| 項目 | 男性 | 女性 | 差 |
|------------------------------|-----|-----|--------|
| ①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現 | 75% | 75% | 0ポイント |
| ②高速道路へのアクセス性の向上 | 79% | 79% | 0ポイント |
| ③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上 | 83% | 82% | 1ポイント |
| ④高速道路の渋滞の改善 | 85% | 85% | 0ポイント |
| ⑤国道22号の渋滞の改善 | 87% | 87% | 0ポイント |
| ⑥国道22号の信号による停発車がない等、走行性の向上 | 81% | 79% | 2ポイント |
| ⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善 | 84% | 85% | -1ポイント |
| ⑧国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上 | 81% | 86% | -5ポイント |
| 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 | 81% | 86% | -5ポイント |
| ⑩生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと | 74% | 81% | -7ポイント |
| ⑪自然環境(動植物等)に配慮し、影響が少ないこと | 69% | 78% | -9ポイント |
| ⑫工事中の地域への影響(交通規制等)が少ないこと | 73% | 79% | -6ポイント |
| ⑬道路をつくる費用が安いこと | 66% | 68% | -2ポイント |

1. 意見聴取の結果 4)構造案検討に重視すべき事項②

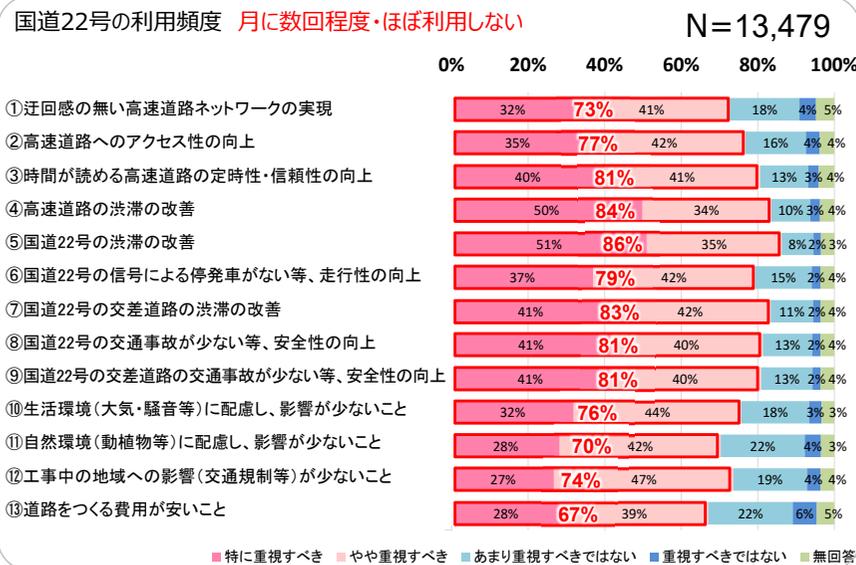
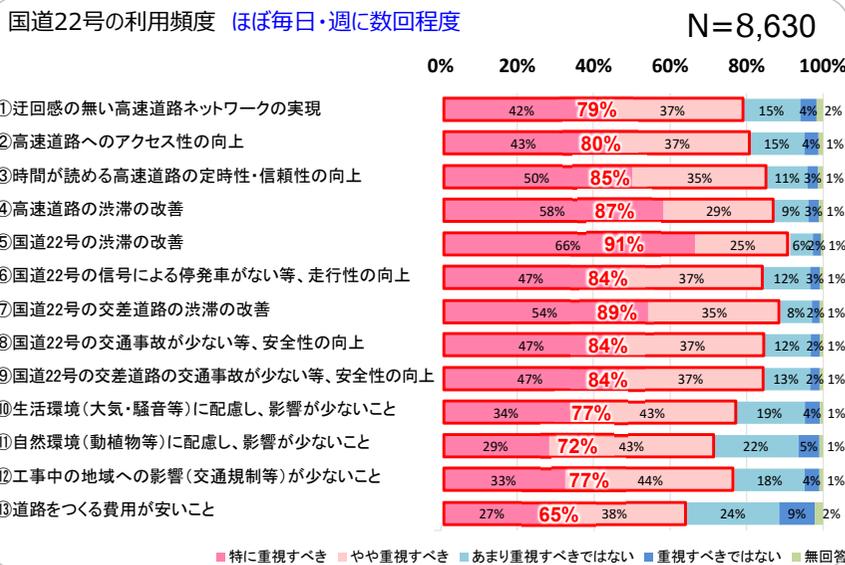
■自動車や国道22号の利用頻度別の構造案検討に重視すべき事項について、時々（月に数回程度、ほぼ利用しない）利用される方に対し、日常的（ほぼ毎日、週に数回程度）に利用されるの方が概ね高い傾向。

■自動車利用者の利用頻度別 構造案検討に重要な事項



| 項目 | ほぼ毎日・週に数回程度 | 月に数回程度・ほぼ利用しない | 差 |
|------------------------------|-------------|----------------|-------|
| ①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現 | 75% | 68% | 7ポイント |
| ②高速道路へのアクセス性の向上 | 78% | 73% | 5ポイント |
| ③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上 | 82% | 75% | 7ポイント |
| ④高速道路の渋滞の改善 | 85% | 78% | 7ポイント |
| ⑤国道22号の渋滞の改善 | 88% | 79% | 9ポイント |
| ⑥国道22号の信号による停車がない等、走行性の向上 | 81% | 73% | 8ポイント |
| ⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善 | 84% | 77% | 7ポイント |
| ⑧国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上 | 81% | 76% | 5ポイント |
| 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 | 82% | 75% | 7ポイント |
| ⑩生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと | 75% | 72% | 3ポイント |
| ⑪自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと | 70% | 68% | 2ポイント |
| ⑫工事中の地域への影響（交通規制等）が少ないこと | 75% | 69% | 6ポイント |
| ⑬道路をつくる費用が安いこと | 64% | 61% | 3ポイント |

■国道22号利用者の利用頻度別 当該地域の交通課題

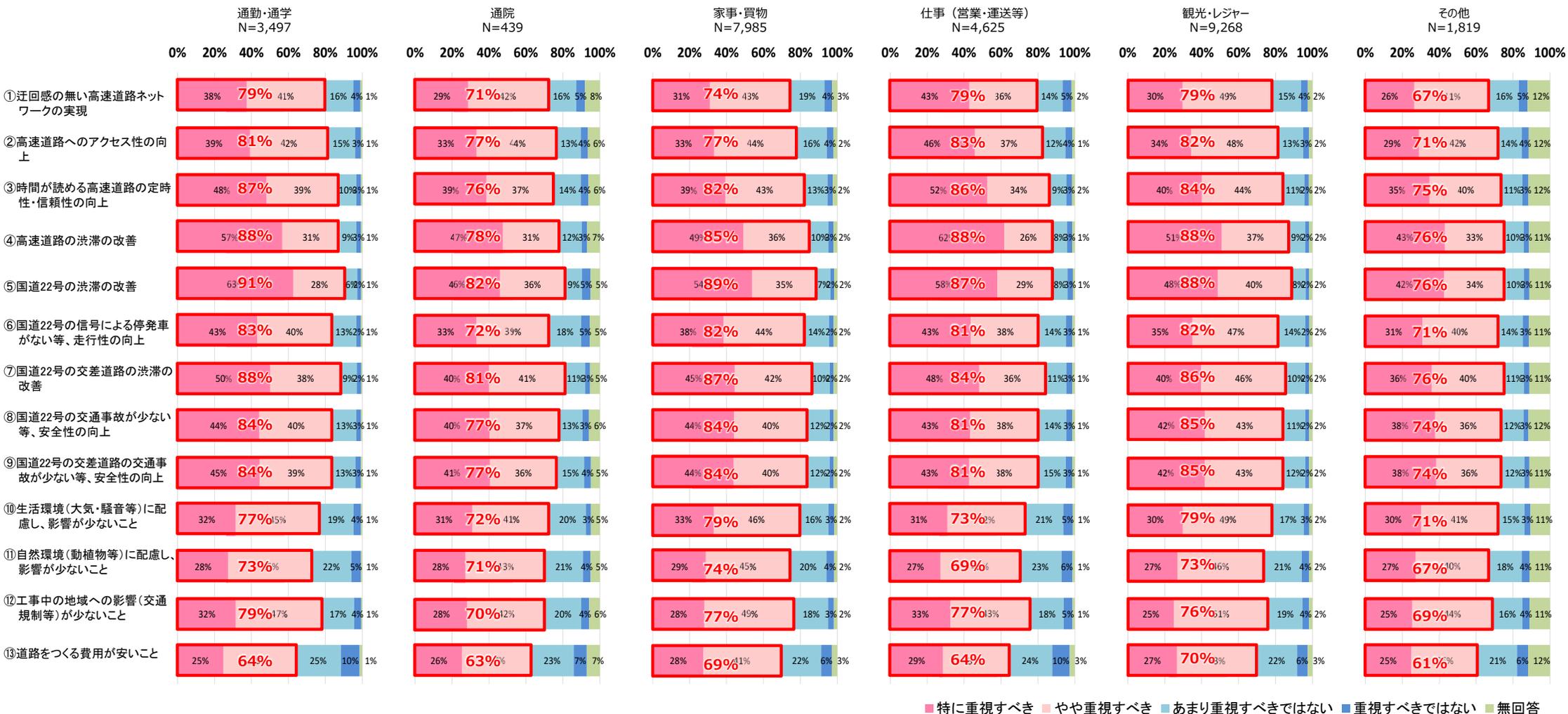


| 項目 | ほぼ毎日・週に数回程度 | 月に数回程度・ほぼ利用しない | 差 |
|------------------------------|-------------|----------------|--------|
| ①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現 | 79% | 73% | 6ポイント |
| ②高速道路へのアクセス性の向上 | 80% | 77% | 3ポイント |
| ③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上 | 85% | 81% | 4ポイント |
| ④高速道路の渋滞の改善 | 87% | 84% | 3ポイント |
| ⑤国道22号の渋滞の改善 | 91% | 86% | 5ポイント |
| ⑥国道22号の信号による停車がない等、走行性の向上 | 84% | 79% | 5ポイント |
| ⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善 | 89% | 83% | 6ポイント |
| ⑧国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上 | 84% | 81% | 3ポイント |
| 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 | 84% | 81% | 3ポイント |
| ⑩生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと | 77% | 76% | 1ポイント |
| ⑪自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと | 72% | 70% | 2ポイント |
| ⑫工事中の地域への影響（交通規制等）が少ないこと | 77% | 74% | 3ポイント |
| ⑬道路をつくる費用が安いこと | 65% | 67% | -2ポイント |

1. 意見聴取の結果 4)構造案検討に重視すべき事項③

■ 利用目的別の構造案検討に重視すべき事項について、各利用目的で数値は異なるが、いずれの利用目的においても、④高速道路の渋滞の改善、⑤国道22号の渋滞の改善、⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善」が全体的に高い傾向。

■ 自動車利用者の利用目的別 構造案検討に重要な事項



1. 意見聴取の結果 5)自由意見・ヒアリング(地域の交通課題)①

| 区分(地域の課題) | 回答者属性 | 主な意見 |
|----------------------------------|---------------|---|
| ①高速道路利用時の迂回感 | 住民 | ・本当に交通量が多く、高速を使いたいが、迂回して損をする感覚がとても強いのはいつも感じていた。解決されると嬉しい。 |
| | 岐阜観光コンベンション協会 | ・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。 |
| ②高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない | 道路利用者 | ・東海北陸道と名神高速の合流地点がとても混雑し、時間が読めない。迂回路でも堤防の道など遠回り強いられ道も細く整備も行き届いていなくて不安がある。 |
| | 岩倉市商工会 | ・出口の渋滞を工夫する必要がある |
| | 愛知県観光協会 | ・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。 |
| ③国道22号の渋滞等による速達性の低さ | 道路利用者 | ・22号を利用するときは時間に余裕がある時のみにしている。渋滞状況が読めず混雑予測が難しい。運転してみてもスムーズに走れたことがないのでいつもストレス。途中で割り込んでくる車も多く交通整備が十分にできていないと感じる。 |
| | 岐阜市 | ・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。 |
| | 岐阜県商工会連合会 | ・名古屋～岐阜間などの中距離移動は国道22号を利用するが、慢性的な渋滞が課題である。 |
| | 岩倉市商工会 | ・朝の通勤時間の渋滞が激しい。 |
| ④国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低さ | 住民 | ・国道22号を横断する交通量も多く、交差点での渋滞に苦労しています。 |
| | 江南市 | ・交差道路そのものの強化が必要。 |
| 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 | 住民 | ・信号のタイミングが悪く殆ど全ての交差点で止まるイメージ。 |
| | 医療機関 | ・緊急搬送時における停発車の繰り返しは、患者さんの容態に影響を与えるリスクがある。 |

1. 意見聴取の結果 5)自由意見・ヒアリング(地域の交通課題)②

| 区分(地域の課題) | | 回答者属性 | 主な意見 |
|-----------------------------|---|---|--|
| ⑥国道22号の交通事故が多い等、安全性の低さ | | 住民 | ・車線が多く、交差点も多いため、急ぎたいときイライラが積もり事故になる。 |
| | | 一宮市 | ・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い頭の事故が多く、課題である。 |
| | | 愛知県観光協会 | ・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残る |
| | | 医療機関 | ・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。 |
| 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 | | 住民 | ・ラッシュ時はカーナビが細い道を通らせようとする程の渋滞。細い道を通られることで事故のリスクは高まるし、イライラ感はハンパない。 |
| | | 岐阜県 | ・国道22号の渋滞により、迂回路として生活道路に車が流入することが原因で交通事故が発生している。 |
| その他 | 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、側道出入時の使いにくさ) | 住民 | ・道路標識案内看板と交差点名の表示をもっと増やす。 |
| | | 住民 | ・側道が多く、側道からの車の進入なども多いため、無理な進入や急ブレーキなど渋滞や事故の発生要因が多い。 |
| | 運転マナーに関する意見 | 住民 | ・慢性の渋滞で、交通マナーの低下を強く感じます。割り込み、無理な車線変更など。 |
| | 道路管理に関する意見(路面状態の悪さ、路面標示のかすれ) | 住民 | ・道の轍が酷い。大型車が多く通る為、損耗が激しいのだと思う。 |
| | | 道路利用者 | ・道路上の文字や矢印が、時に薄くなっていることがあるので、定期的に見直して頂きたいと思います。 |
| 道路環境に関する意見(夜間の騒音) | 住民 | ・夜間の暴走族等を含む走行車両の騒音について近隣住民としては問題と捉えており、円滑な交通の流れを作るとともに、走行音の少ないアスファルトや防音壁等騒音対策についても考慮して頂きたいです。 | |

1. 意見聴取の結果 6)自由意見・ヒアリング(構造案検討に重視すべき事項)①

| 区分(重視すべき項目) | 回答者属性 | 主な意見 |
|------------------------|-----------|---|
| ①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現 | 住民 | ・渋滞、交通事故等を考えても高架の高速走行が可能な有料道路が必要。中途半端なものでは後に全線高架にしておけばよかったということになる。一宮に用事のない通過交通も多いはずなので現在の東海北陸道一宮JCT経由での迂回感がある岐阜～名古屋の解決になる。 |
| | 住民 | ・運転する市民は皆、以前より高速道路が木曾川まで繋がらない事に疑問を持ってると同時に強く要望していました。現在の一宮JC付近の渋滞は特にひどいと思う 実現したら素晴らしい。 |
| | 笠松町商工会 | ・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。 |
| ②高速道路へのアクセス性の向上 | 住民 | ・高速道路から江南市方面や一宮市浅井町方面への接続も考えてICの設置を望みます。 |
| | 岐阜商工会議所 | ・名岐道路の整備とあわせ、接続する他の道路との効率的な道路ネットワークを形成することが重要。 |
| ③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上 | 住民 | ・全線高架道路で、時間が読めることが重要と思います。 |
| | 名古屋市商工会議所 | ・輸送時間の短縮によって、定時性が確保できれば、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ははかられる。 |
| | 岐阜旅行業協会 | ・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。 |
| ④高速道路の渋滞の改善 | 道路利用者 | ・一宮地区のメリットだけではなく、名神高速の渋滞減少のメリットなど幅広く考えるべき。 |
| | 各務原市商工会議所 | ・有料であるにも関わらず、その意味をなさない状況を一刻でも早く改善すべきである。 |
| ⑤国道22号の渋滞の改善 | 住民 | ・庶民にとって、日常的に高速道路を利用するのは金銭的に負担が大きいので、できれば国道22号の渋滞対策効果が最も発揮される方法で進めていただきたい。 |
| | 岐阜県商工会連合会 | ・国道22号の沿道地域に多数の企業・団体が存在しており、国道22号自体の渋滞改善が非常に重要。 |
| | 岐阜県観光連盟 | ・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。 |
| | 医療機関 | ・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。 |

1. 意見聴取の結果 6)自由意見・ヒアリング(構造案検討に重視すべき事項)②

| 区分(重視すべき項目) | 回答者属性 | 主な意見 |
|------------------------------|-----------|---|
| ⑥国道22号の信号による停発車がない等、走行性の向上 | 住民 | ・信号が多く停車の回数が多い上に、交通量が多くて渋滞する。右折しにくい。バイパスのようにすべき。 |
| | 岐阜県 | ・国道22号の信号停発車の減少により渋滞が改善されれば、追突による交通事故の減少が期待される。 |
| ⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善 | 住民 | ・22号と交差する道路の渋滞の改善をしてほしい。 |
| | 北名古屋市商工会 | ・国道22号の交差道路である県道62号春日井稲沢線と交わる中之郷交差点において、時間帯によっては、トラックでの国道22号合流にかかる時間が読めない。 |
| ⑧国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上 | 住民 | ・高速ネットワークの充実も大事ですが、周辺に住む住民としては、22号線の利便性の向上や交通の円滑化、交通安全の確保を最優先に考えて頂きたいです。 |
| | 一宮市 | ・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。 |
| 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 | 住民 | ・22号に交差する道路は小さな道路(片側1車線)が多い。交差する道路を集約し立体交差させれば如何でしょうか。また、上記の小さな道路には歩道の整備がなされていない箇所が多いので歩行者との接触事故を防ぐためにも利用者の多い区間から整備して欲しい。 |
| | 愛知県タクシー協会 | ・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。 |
| ⑩生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと | 住民 | ・騒音振動、環境影響には十分に留意して欲しい。 |
| ⑪自然環境(動植物等)に配慮し、影響が少ないこと | 道路利用者 | ・自然環境を大事に工事を進めて欲しい。 |
| ⑫工事中の地域への影響(交通規制等)が少ないこと | 住民 | ・工事中さらに渋滞を悪化させることがないようにしてください。 |
| | 愛知県観光協会 | ・工事実施にあたっては、ストレスのない迂回ルートの設定、事前周知を十分に実施してほしい。 |
| ⑬道路をつくる費用が安いこと | 道路利用者 | ・費用対効果の検証 |
| | 清須市商工会 | ・費用が安いことも重要である。ただし、重要なことは『安心安全な道路』であること。 |

1. 意見聴取の結果 6)自由意見・ヒアリング(構造案検討に重視すべき事項)③

| 区分(重視すべき項目) | 回答者属性 | 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) | 住民 | ・一日も早い着工を望みます。 |
| | 住民 | ・東海地区の発展のため名古屋市と岐阜市を繋ぐ高速道路が必要。早期開通を願います。 |
| | 岐阜県・笠松町・笠松町商工会・岐阜観光コンベンション協会・羽島郡広域連合 | ・名古屋市と岐阜市周辺の効率的な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。 |
| 交通需要抑制に関する意見(交通量の抑制・料金) | 住民 | ・名古屋高速含め、料金自体高いので利用しない。 |
| | 清須市 | ・料金を対距離制にしてくれれば、高速道路の利用が伸びる可能性がある。 |
| | 岐阜県タクシー協会 | ・タクシー協会としては、無料の道路が望ましいと考えるが、有料道路とした場合においても適切に高速道路と下の道が使い分けされることで、下の道の交通環境改善につながると考えられる。 |
| ルート・構造の詳細検討時に配慮を望む意見(信号現示の改善、道路案内の充実、自転車への配慮) | 住民 | ・右折時の赤信号の右折指示器の時間を長くして欲しい。 |
| | 住民 | ・車線変更の標識を早めに。 |
| | 住民 | ・自転車の安全性を重視してほしい。 |
| 利便性向上のための接続機能に関する意見(JCT化・追加IC設置) | 住民 | ・高速道路の出入口の追加し、名古屋の方に行き帰ってきやすくすることも考えて。 |
| | 住民 | ・高速道路で整備するのであれば、名古屋からの岐阜方面に向かう際に国道22号に降りなくても済むように名岐道路の終点側の東海北陸道との接続はしっかり考えて欲しい。 |
| | 一宮市 | ・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。 |
| | 岐阜県観光連盟 | ・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。 |
| | 各務原市 | ・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。 |
| 交差道路に関する意見 | 愛知県 | ・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、交差道路についても計画的に整備すべき。 |
| その他意見 | 住民 | ・現状のままの対応案が必要。 |
| | 岐阜県 | ・通過する車とその地域の利用者の交通が混在しているため、それらを分離した交通網を整備すべき。 |

2. その他

2. その他 1) 高速道路のアクセス強化に求められる機能(追加ICの設置)

- 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号に流出入する交通が多い両郷町交差点付近に「インターチェンジの設置」の検討を行う。

国道22号及び交差道路の交通量

