

いちのみやにしこう

一宮西港道路

第2回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和6年3月7日

目次

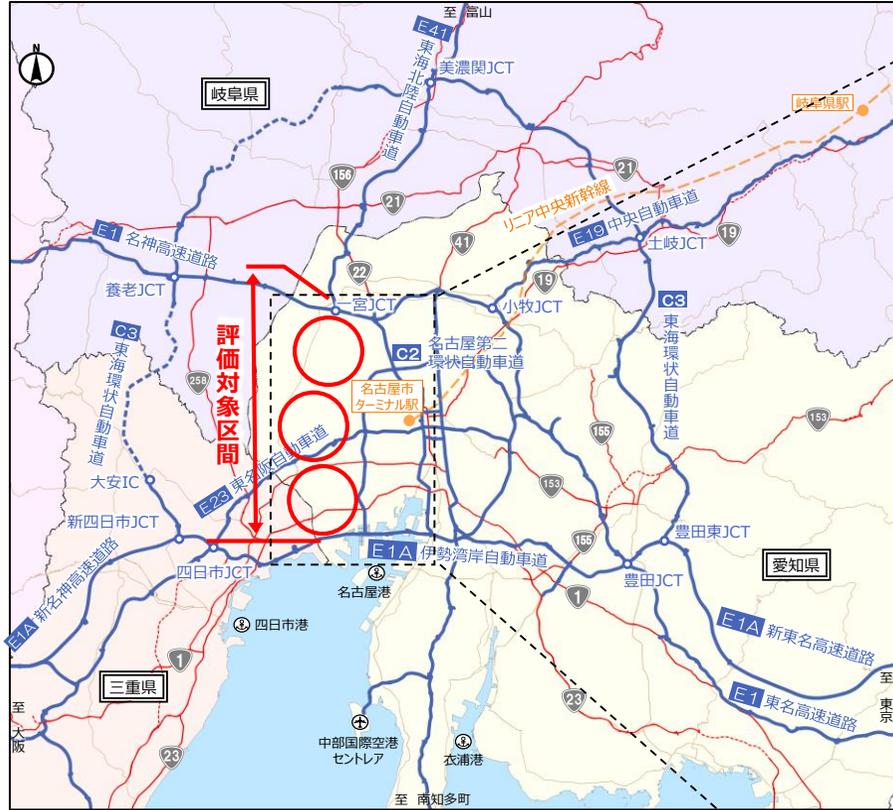
1. 検討の流れ	2
2. 第1回意見聴取の結果	9
3. 対応方針（原案）の検討	22
4. 第2回意見聴取の方法（案）	31

1. 検討の流れ

1. 検討の流れ 1-1) 計画段階評価区間

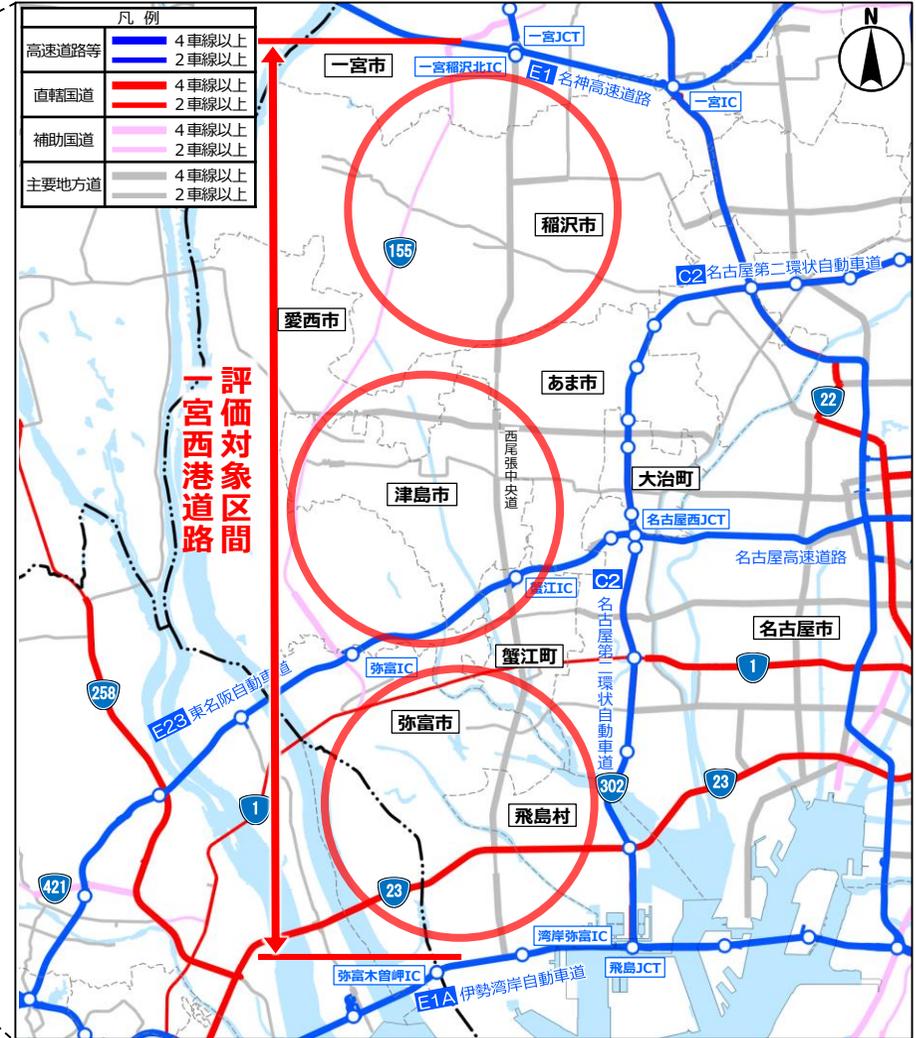
○ 計画段階評価区間は、東海北陸自動車道 一宮JCTと伊勢湾岸自動車道を結ぶ区間。

■ 広域図



凡例	
高速道路等	開通済
	事業中
直轄国道	開通済
	事業中

■ 詳細図



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

【令和4年3月4日】

【令和5年2月3日】

【令和5年7月3日
～9月15日】

今回
【令和6年3月7日】

令和3年度 名古屋都市圏 環状機能検討会

【検討内容】

- ◆一宮西港道路に期待される機能、役割
- ◆一宮西港道路の今後の方向性

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)
- ◆これまでの検討状況
- ◆地域の状況
- ◆道路交通の現状と課題
- ◆政策目標(案)の設定
- ◆意見聴取方法(案)

意見聴取

- ◆意見聴取内容
 - 地域の課題
 - 政策目標(案)
- ◆意見聴取方法
《ヒアリング・アンケート》
対象者：
地方公共団体
関係団体
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
- ◆政策目標の設定
- ◆複数案の設定
- ◆評価項目の設定
- ◆IC配置箇所の基本的な考え方
- ◆意見聴取方法(案)

意見聴取

- ◆意見聴取内容
 - 複数案の比較評価時に重視・配慮すべき事項
 - ICを計画する上で重視すべき事項
- ◆意見聴取方法
《ヒアリング・アンケート》
対象者：
地方公共団体
関係団体
地域住民
道路利用者 等

中部地方小委員会 (第3回)

【審議内容】

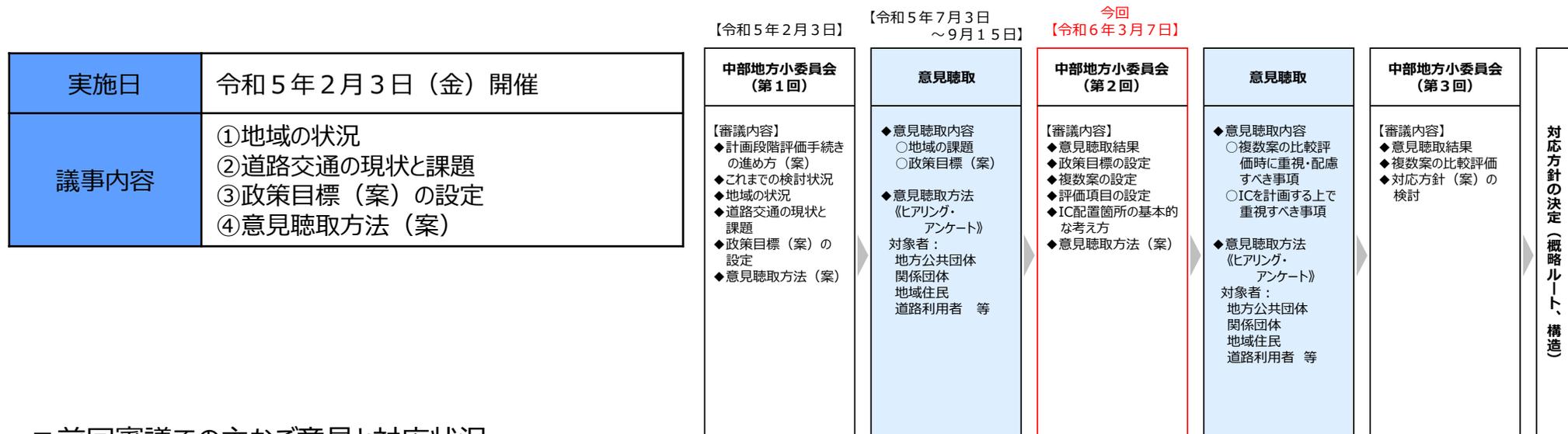
- ◆意見聴取結果
- ◆複数案の比較評価
- ◆対応方針(案)の検討

対応方針の決定(概略ルート、構造)

地方小委員会

1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容①

■ 令和4年度 第1回社会資本整備審議会道路分科会中部地方小委員会の概要



■ 前回審議での主なご意見と対応状況

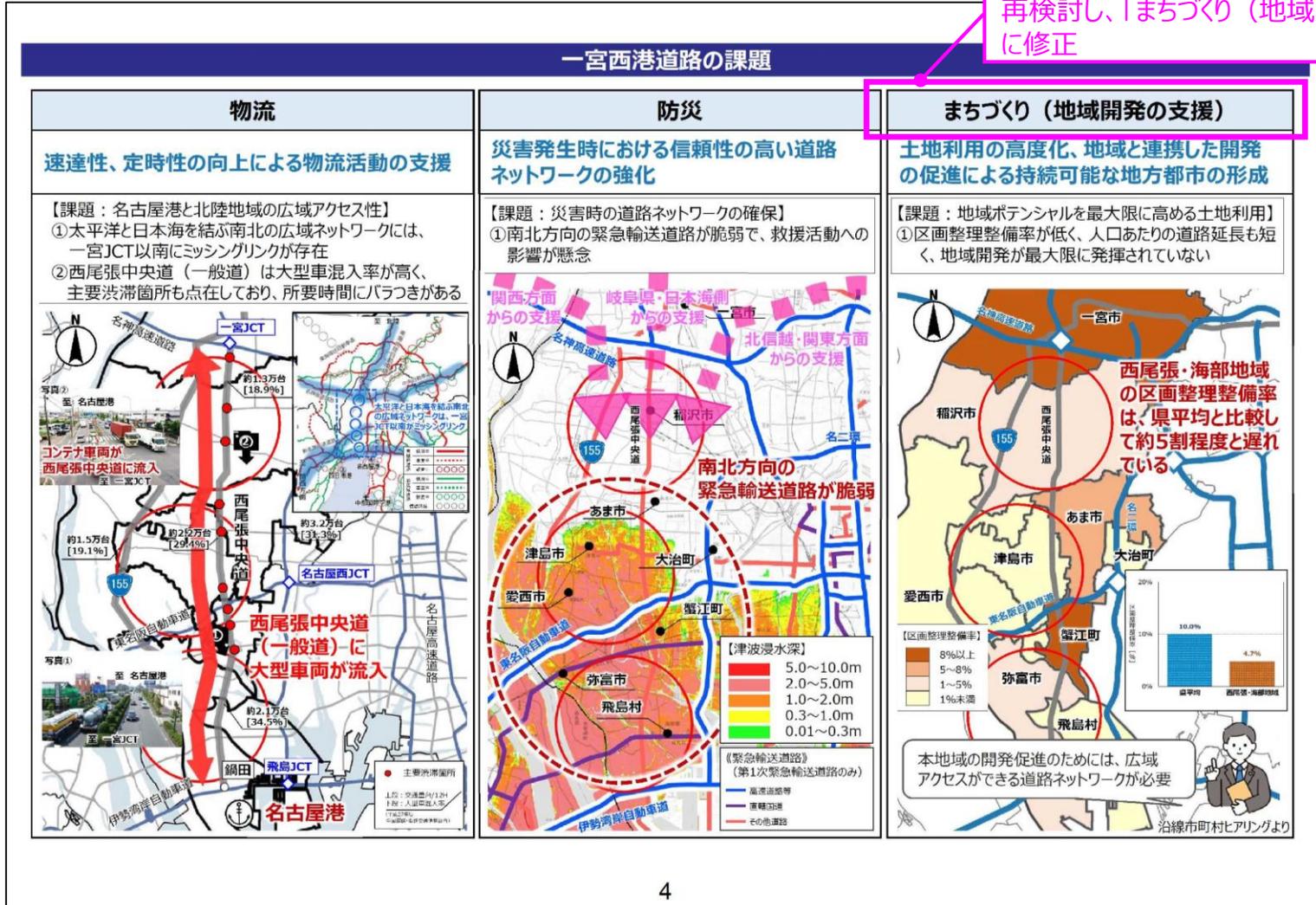
主なご意見	対応状況	該当箇所
・世代、性別など幅広い意見が聞き取れるように工夫した方がよい。	・アンケート調査票に、はがきを2通同封 ・世帯主以外の同居されているご家族にもご回答をお願いする文言を追記	P6
・一宮西港道路と西尾張中央道が混同しないような表現を工夫してほしい。	・アンケート調査時に配布する位置図を修正	
・アンケート項目内容について、回答者が選択に困らないように工夫した方がよい。 （月数回と週数回の違いは伝わりづらい）	・アンケート票の回答の選択肢について表現を修正 （月数回⇒月に4～5回程度、週数回⇒週に2～3回程度）	P7
・政策目標（案）の「まちづくり」について、分かりやすいような表現に工夫した方がよい。 （まちづくりとは、もっとまちなかのイメージ）	・「まちづくり（地域開発の支援）」に修正	P8
・岐阜県側の期待も非常に大きい路線。岐阜県側の意見をしっかり聞き取ってほしい。	・岐阜県の地方公共団体やSA/PAに留置きアンケートの設置、WEBアンケートやインタビュー調査を実施 ・岐阜県の地方公共団体等へのヒアリング等も実施	P20
・道路ができることによる地域への影響についての意見を聞き取れるようにした方がよい。	・地方公共団体へのヒアリングにて対応	—
・WEBで回答した方へ、アンケート結果をフィードバックできる方法を検討してほしい。	・国土交通省 中部地方整備局のホームページにて一般に公開予定 社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会 https://www.cbr.mlit.go.jp/road/syouiinkai/index.htm	—

1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容③

○ 政策目標（案）の「まちづくり」について表現を再検討し、地域の課題を踏まえてアンケート対象者がイメージしやすいように「まちづくり（地域開発の支援）」に修正。

資料：一宮西港道路の課題

政策目標（案）の「まちづくり」の表現を再検討し、「まちづくり（地域開発の支援）」に修正



1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容④

- 一宮西港道路の利用が期待される岐阜県の地域住民や道路利用者から意見を聴取するため、一部の地方公共団体に留置きアンケートの設置やホームページにWEBアンケートサイトの掲載、東海北陸自動車道沿いのSA/PAでインタビュー調査を実施。また、岐阜県に居住しているWEBアンケートの登録モニターにアンケートを配信。
- 岐阜県の地方公共団体や関連団体等にもヒアリングを実施。

■ 留置きアンケート設置やWEBアンケートサイト掲載の様子

<実施地方公共団体>

岐阜県
一宮西港道路の利用が期待される地域※
岐阜市 岐阜南町 各務原市 羽島市 笠松町
周辺地域
愛知県
一宮西港道路

※ETC2.0トリップOD分析で周辺地域との流動が集中していた地域

<岐阜市：ぎふメディアコスモス>

<笠松町ホームページ>

<羽島市役所>

■ 高速道路SA/PA (関SA/川島PA) インタビュー調査実施の様子

<調査位置図>

<回答者居住地>

居住地	割合
岐阜県	34%
愛知県	53%
中部以外	9%

岐阜県の道路利用者 約3割

N = 129

<インタビュー調査の様子>

東海北陸自動車道 関SA (上り)

東海北陸自動車道 川島PA (下り)

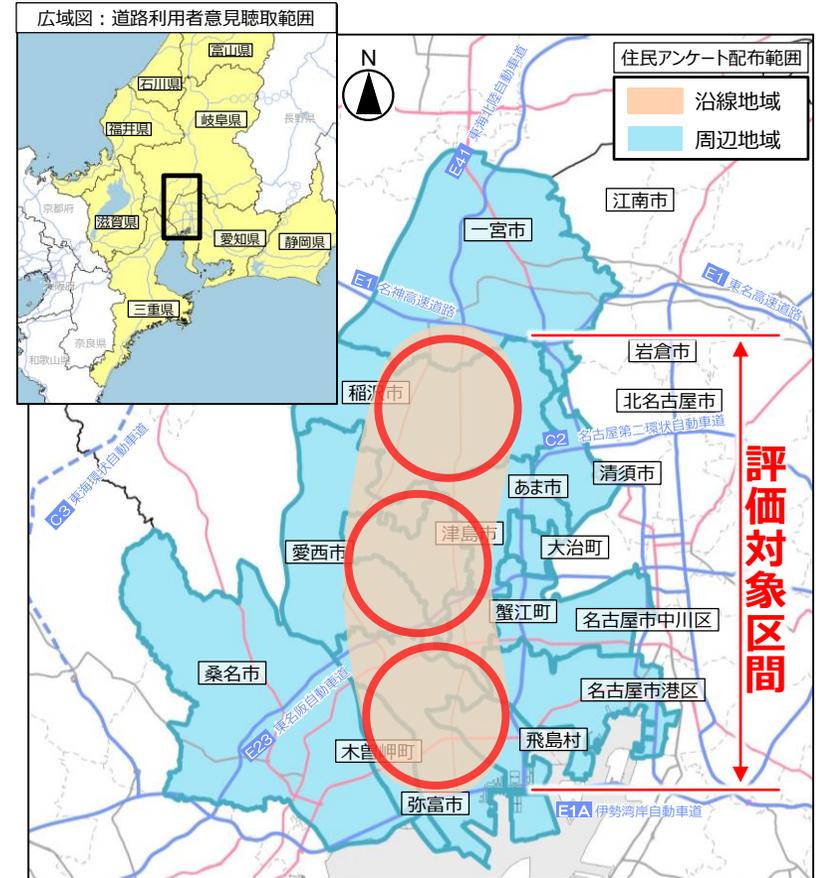
2. 第1回意見聴取の結果

2. 第1回意見聴取の結果 2-1) 意見聴取の概要

- 意見聴取期間は、令和5年7月3日～令和5年9月15日。
- 地域住民（沿線・周辺）、地方公共団体、各種団体、道路利用者を対象にアンケート・ヒアリングを実施。

■意見聴取の概要

項目	調査対象分類			配布数	回収数	回収率		
	対象詳細							
アンケート	地域住民	沿線	郵送配布（全戸配布）	・概ねのルート帯が通過する沿線※1住民世帯	159,879	26,095	16%	
		周辺	郵送配布（無作為抽出）	・概ねのルート帯に隣接する周辺※2住民世帯	53,720	9,614	18%	
				小計	213,599	35,709	17%	
	一般道路利用者	広域道路利用者	留置きアンケート		・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町） ・沿線・周辺地域の「道の駅」利用者（1駅） ・沿線・周辺高速道路のSA/PA利用者（6箇所）	-	185	-
			インタビュー		・周辺高速道路のSA/PA利用者	-	281	-
			オープンハウス		・概ねのルート帯の近隣の大型商業施設利用者（2箇所）	-	63	-
			WEBアンケート		・国、県、沿線・周辺の地方公共団体のホームページ・SNSの閲覧者 ・概ねのルート帯周辺を訪れたことがある道路利用者（調査会社の登録モニター）	-	6,163	-
					小計	-	6,692	-
	（事業者） 道路利用者の	業務目的の	郵送配布		・トラック協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県） ・バス協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県、石川県、福井県） ・タクシー協会会員企業（愛知県、名古屋、岐阜県、三重県） ・名古屋商工会議所	4,477	577	13%
					小計	-	577	-
			合計	-	42,978	-		
ヒアリング	各種団体	地方公共団体		・愛知県、岐阜県、三重県 ・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町）	-	-	-	
		経済・産業団体		・中部経済連合会、沿線・周辺地域内の商工会議所 ・観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会 ・農業協同組合、名古屋港管理組合、教育委員会	-	-	-	
		警察・消防・医療		・沿線・周辺地域内の警察署、消防本部、医療機関 等（警察署、消防署、病院）	-	-	-	
		その他		・中日本高速道路株式会社	-	-	-	



- ※1 沿線地域：概ねのルート帯が通過する地域（全戸配布）
【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡飛島村
【三重県】桑名郡木曾町
- ※2 周辺地域：沿線地域に隣接する地方公共団体（無作為抽出による配布）
【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、稲沢市、清須市、愛西市、あま市、海部郡大治町
【三重県】桑名市
- ※3 岐阜地域：周辺地域との交通流動が多い岐阜県の地方公共団体
岐阜市、各務原市、羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町

周知方法	記者発表、ポスター掲示、国、県、沿線・周辺、岐阜地域の地方公共団体のホームページ・SNSへのバナー貼付
回収方法	郵便ポスト、WEBによる回答、対象箇所に投函ボックスを設置
期間	全体期間 令和5年7月3日～令和5年9月15日（約2ヶ月半）

2. 第1回意見聴取の結果 2-2) 回答者属性①

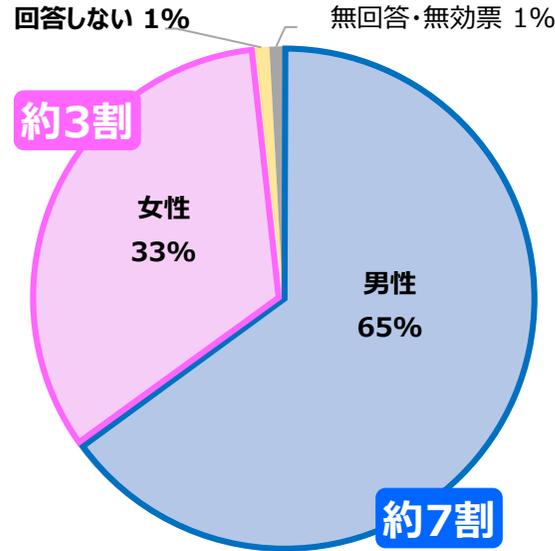
- 地域住民（沿線・周辺）35,709人、広域道路利用者6,692人、業務目的の道路利用者（団体・事業者）577団体から意見聴取を実施。
- 回答者の約7割が男性、約3割が女性。年齢別では、50代以上の割合が高いが、どの年代からも回答を得られている。

■ アンケート回収状況

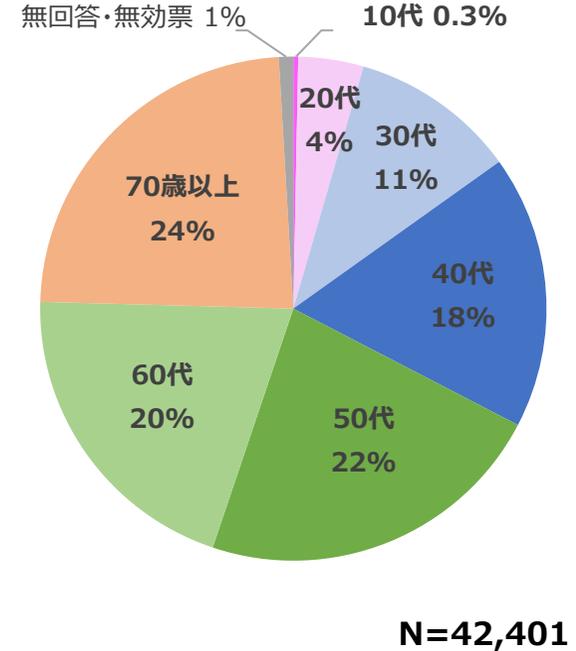
分類			回収数（件）
一般道路利用者（合計）	地域住民（計）	沿線住民	26,095
		周辺住民	9,614
			35,709
広域道路利用者		6,692	
		42,401	
業務目的の道路利用者（事業者）		577	

■ 一般道路利用者の属性

■ 性別



■ 年齢



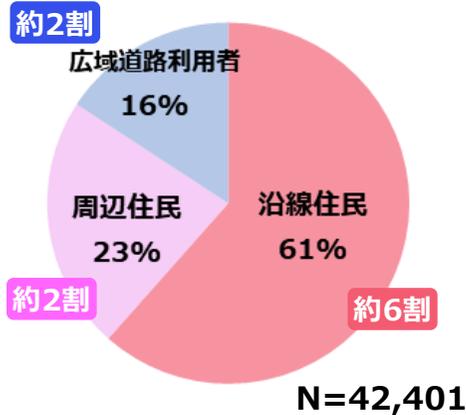
沿線地域：【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡飛島村 【三重県】桑名郡木曾岬町
 周辺地域：【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、稲沢市、清須市、愛西市、あま市、海部郡大治町 【三重県】桑名市

2. 第1回意見聴取の結果 2-2) 回答者属性②

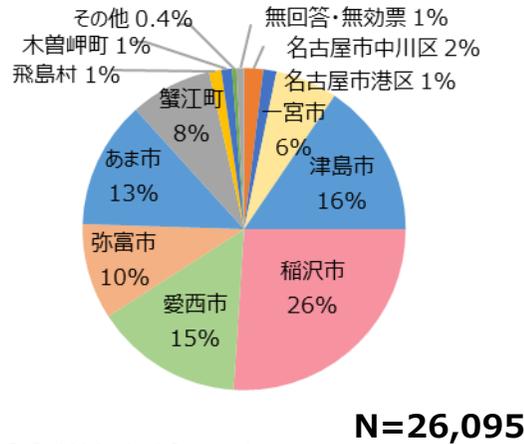
- 回答者の居住地は沿線住民が約6割、周辺住民及び広域道路利用者はそれぞれ約2割であった。
- 広域道路利用者の居住地は路線が通過する愛知県のほか、岐阜県内からも多く（約3割）意見を得た。
- 沿線・周辺を除く事業者の所在地は愛知県が最も多く約4割。また、岐阜県・三重県はそれぞれ約2割。業種は運送業が最も多く約9割を占める。

■ 一般道路利用者の居住地別回収状況

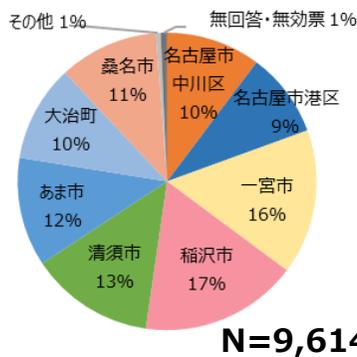
■ 道路利用者分類



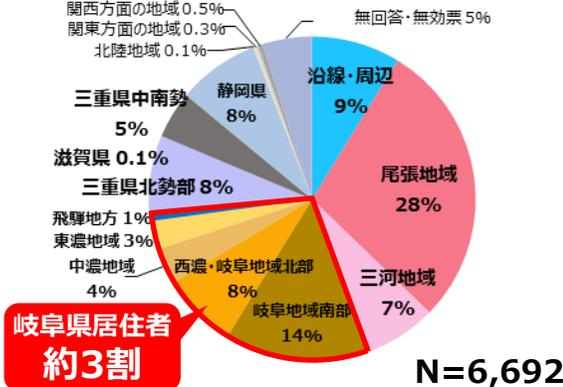
■ 沿線住民



■ 周辺住民

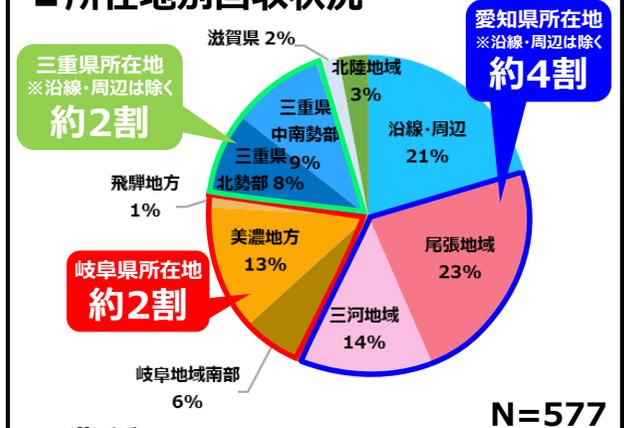


■ 広域道路利用者

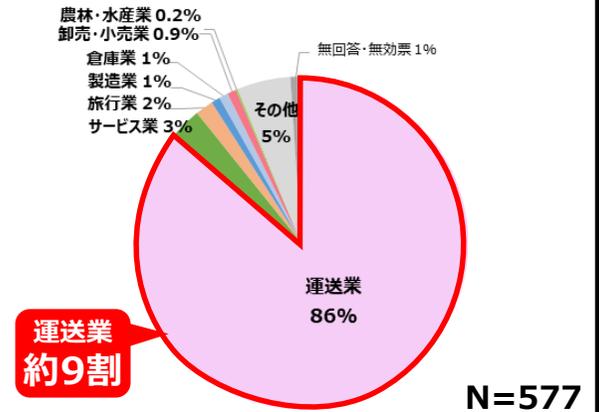


■ 事業者

■ 所在地別回収状況



■ 業種



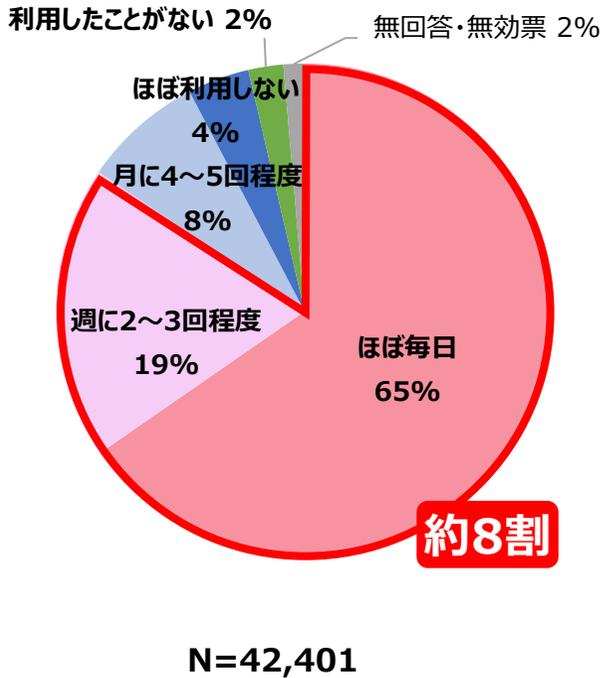
沿線地域：【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡飛鳥村 【三重県】桑名郡木曾岬町
周辺地域：【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、稲沢市、清須市、愛西市、あま市、海部郡大治町 【三重県】桑名市

2. 第1回意見聴取の結果 2-3) 回答者の計画路線周辺道路の利用状況①

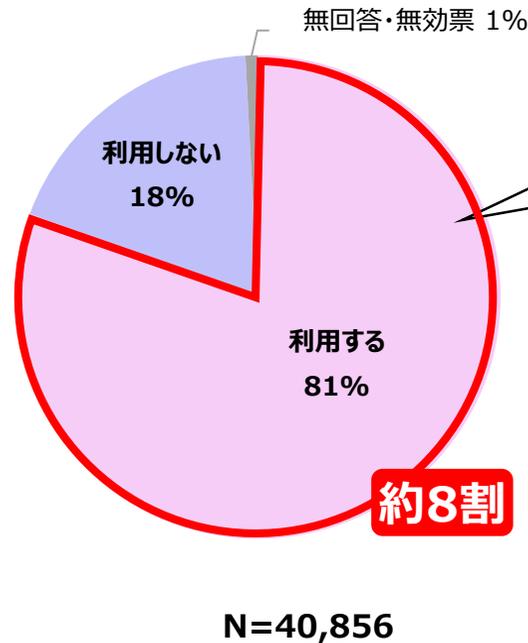
①一般道路利用者の自動車利用頻度と計画路線周辺道路利用状況

- 自動車の利用頻度は、約8割が「ほぼ毎日」・「週に2～3回程度」、計画路線周辺道路の利用は約8割と高い。
- その利用目的は日常的な目的での利用が多く、「日常的な買い物・通院等」で約4割、「仕事」が約3割を占めている。
- 計画路線周辺道路利用者の目的地は、沿線・周辺地域を目的地とする交通が約7割となっている。

■ 自動車の利用頻度



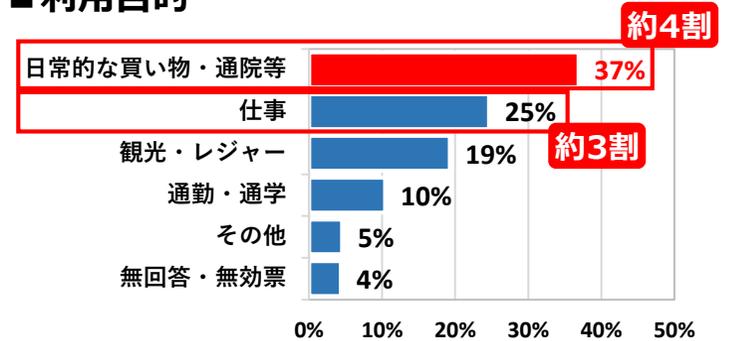
■ 計画路線周辺道路の利用状況



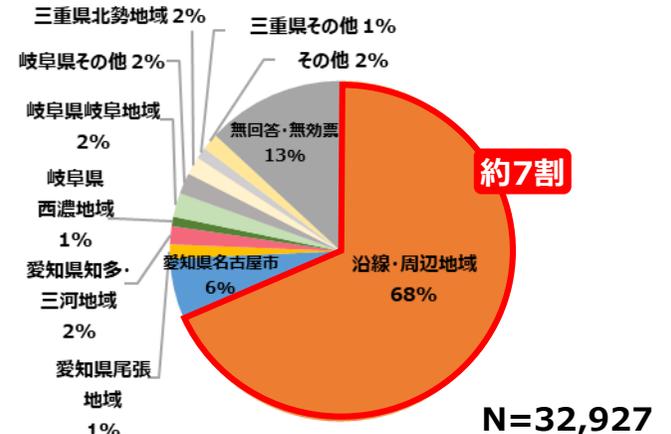
※自動車の利用頻度が下記に該当する回答は除外
 ・「利用したことがない」の回答者
 ・「無回答・無効票」

■ 計画路線周辺道路の利用目的と目的地

■ 利用目的



■ 目的地



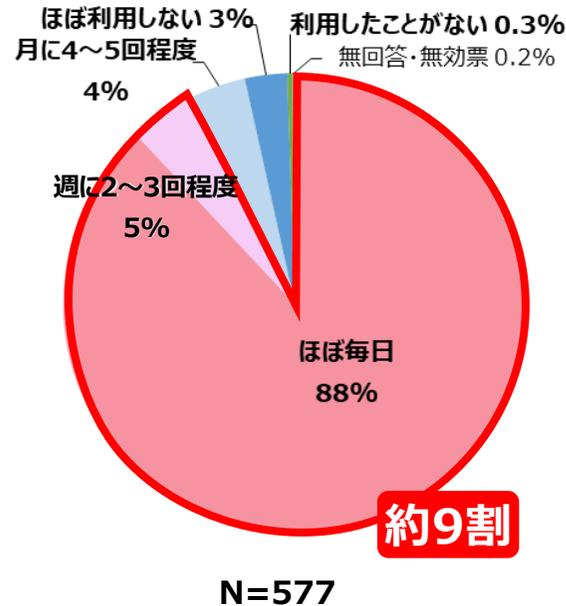
※沿線・周辺地域：名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、清須市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡大治町、海部郡飛島村、桑名市、桑名郡木曾岬町

2. 第1回意見聴取の結果 2-3) 回答者の計画路線周辺道路の利用状況②

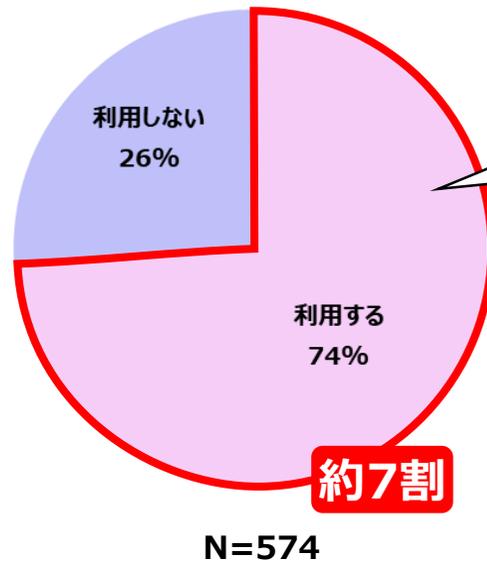
②事業者の自動車利用頻度と計画路線周辺道路利用状況

- 自動車の利用頻度は約9割が「ほぼ毎日」・「週に2～3回程度」、計画路線周辺道路の利用は約7割。
- 計画路線周辺道路を利用する事業者の利用目的は「運送・運搬」が最も多く約9割。
- 計画路線周辺道路を利用する事業者のうち、出発地または目的地が沿線・周辺地域にあり、地域外に出発地または目的地をもつ利用が約8割を占めており、そのうち愛知県内が約7割、次に岐阜・北陸方面が約4割。

■ 自動車の利用頻度

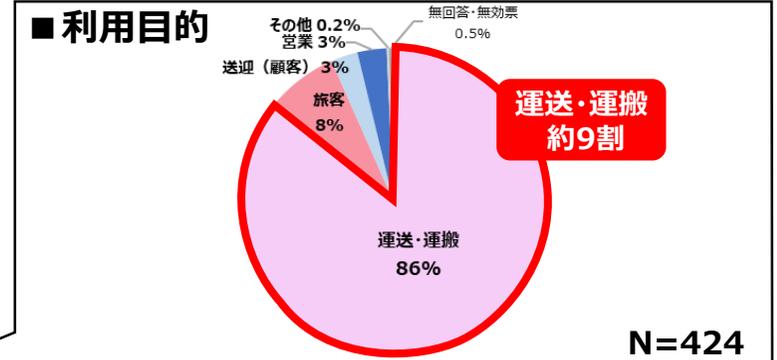


■ 計画路線周辺道路の利用状況

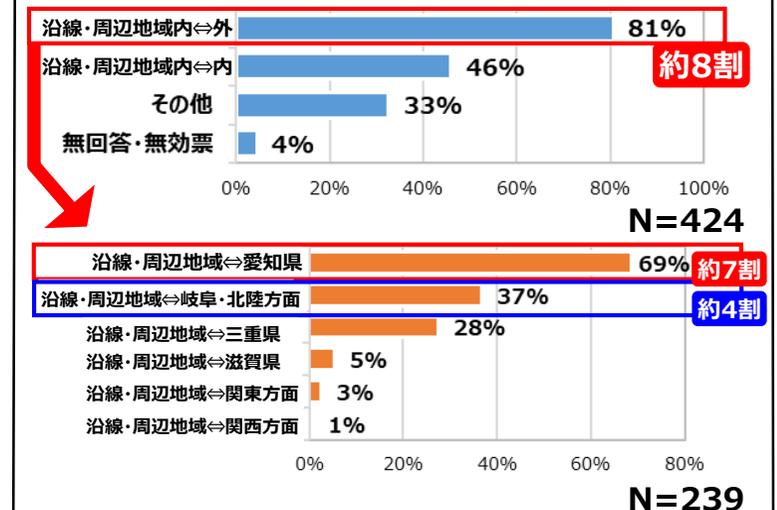


※自動車の利用頻度が下記に該当する回答は除外
 ・「利用したことがない」の回答者
 ・「無回答・無効票」

■ 計画路線周辺道路の利用目的と目的地



■ 出発地・目的地 (複数回答)



※沿線・周辺地域：名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、清須市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡大治町、海部郡飛鳥村、桑名市、桑名郡木曾岬町

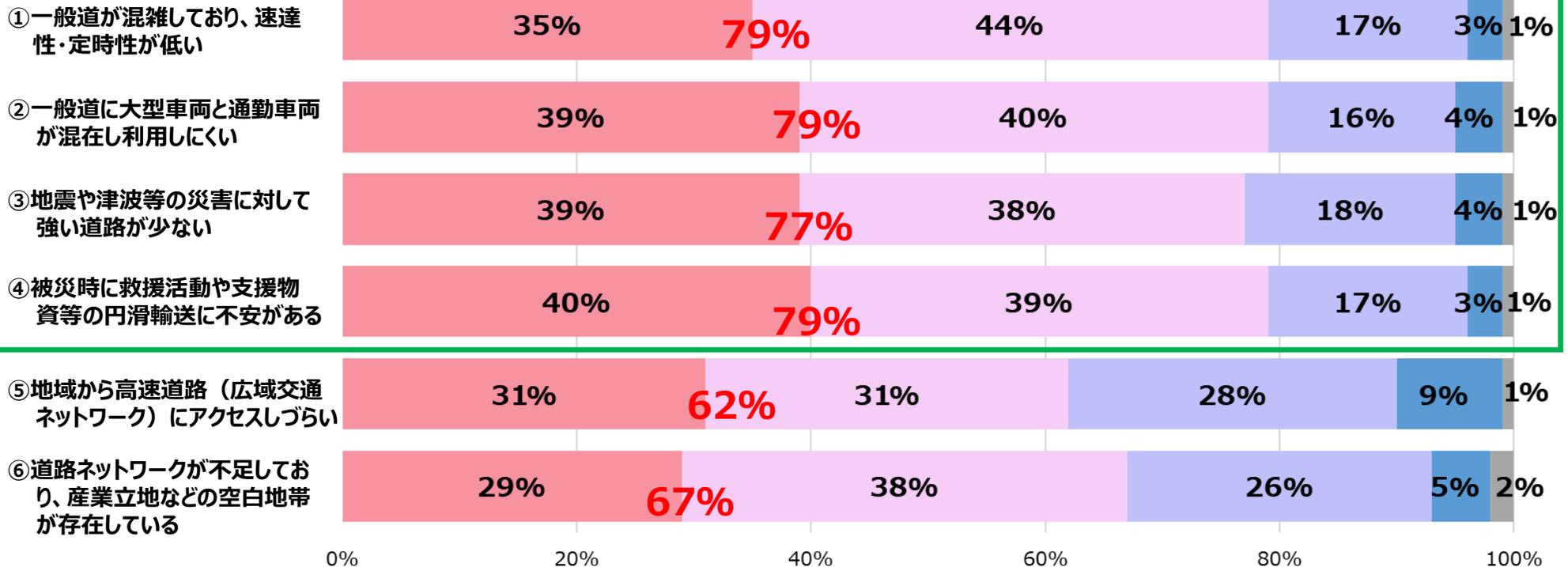
2. 第1回意見聴取の結果 2-4) 道路の課題①

①全体

○地域の道路交通に関する課題として、物流、防災、まちづくり（地域開発の支援）の3つの政策目標（案）に関する6項目を確認し、物流、防災の項目（①～④）については7割以上、まちづくり（地域開発の支援）の項目（⑤、⑥）については6割以上が課題であると認識。

Q:一宮西港道路周辺の道路網には、どのような交通課題があると思いますか？
以下の①～⑥の交通課題について、4段階評価してください

道路交通に関する課題として物流・防災に関する項目では7割以上が「強くそう思う」「どちらかというと思う」と評価



■ 強くそう思う
 ■ どちらかというと思う
 ■ どちらかというと思わない
 ■ 全くそう思わない
 ■ 無回答・無効票

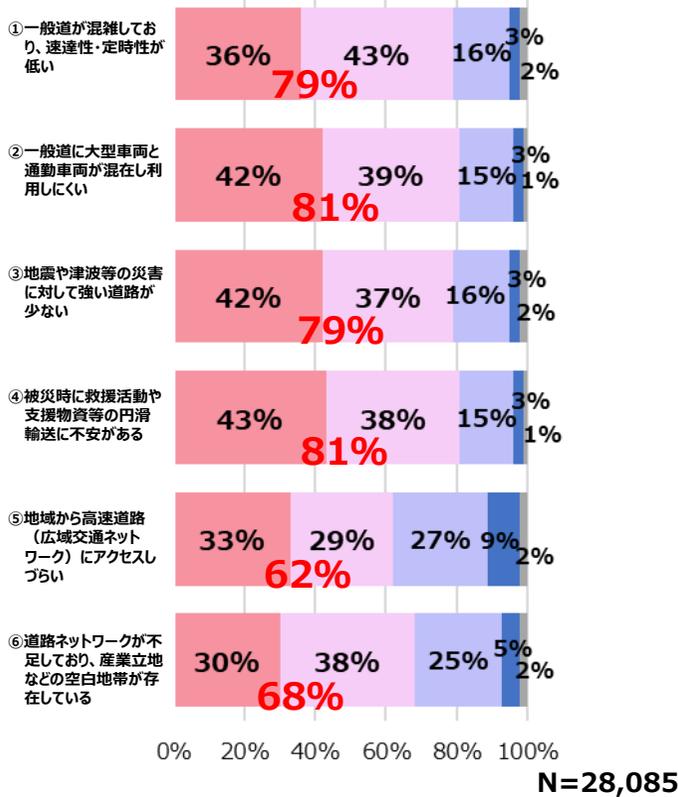
N=33,351

2. 第1回意見聴取の結果 2-4) 道路の課題②

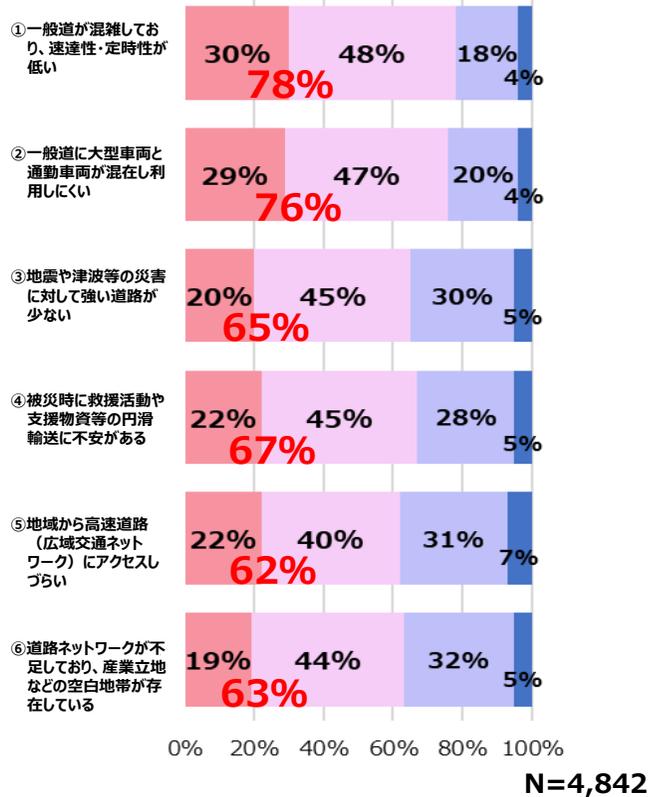
②対象者別

- 地域住民（沿線・周辺）の回答では、「②一般道に大型車両と通勤車両が混在し利用しにくい」、「④被災時に救援活動や支援物資等の円滑輸送に不安がある」が課題との意見が8割以上と高い。
- 広域道路利用者の回答では、7割以上が「①一般道が混雑しており、速達性・定時性が低い」、「②一般道に大型車両と通勤車両が混在し利用しにくい」が課題であると回答。
- 事業者の回答では、「①一般道が混雑しており、速達性・定時性が低い」が8割以上と速達性や定時性への課題認識が高い。

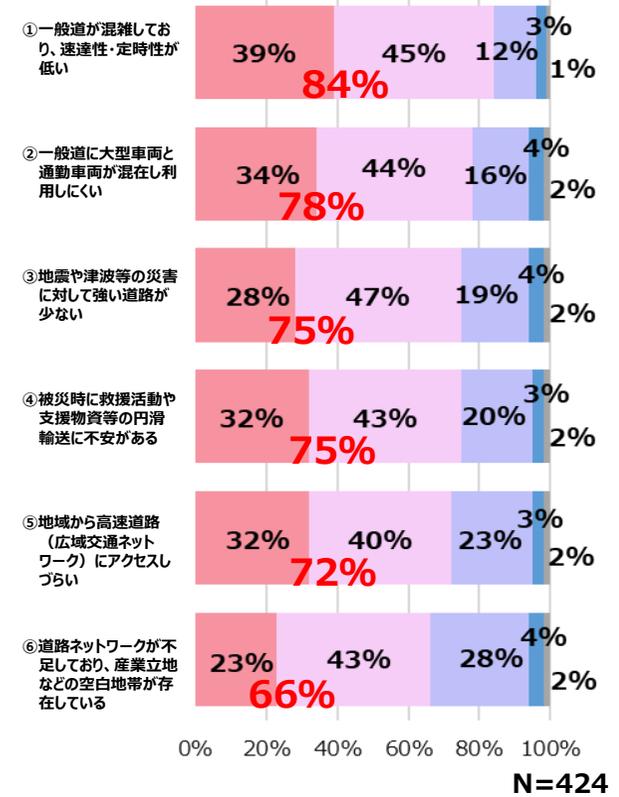
■住民（沿線・周辺）



■広域道路利用者



■事業者



■ 強く思う
 ■ どちらかというと思う
 ■ どちらかというと思わない
 ■ 全く思わない
 ■ 無回答・無効票

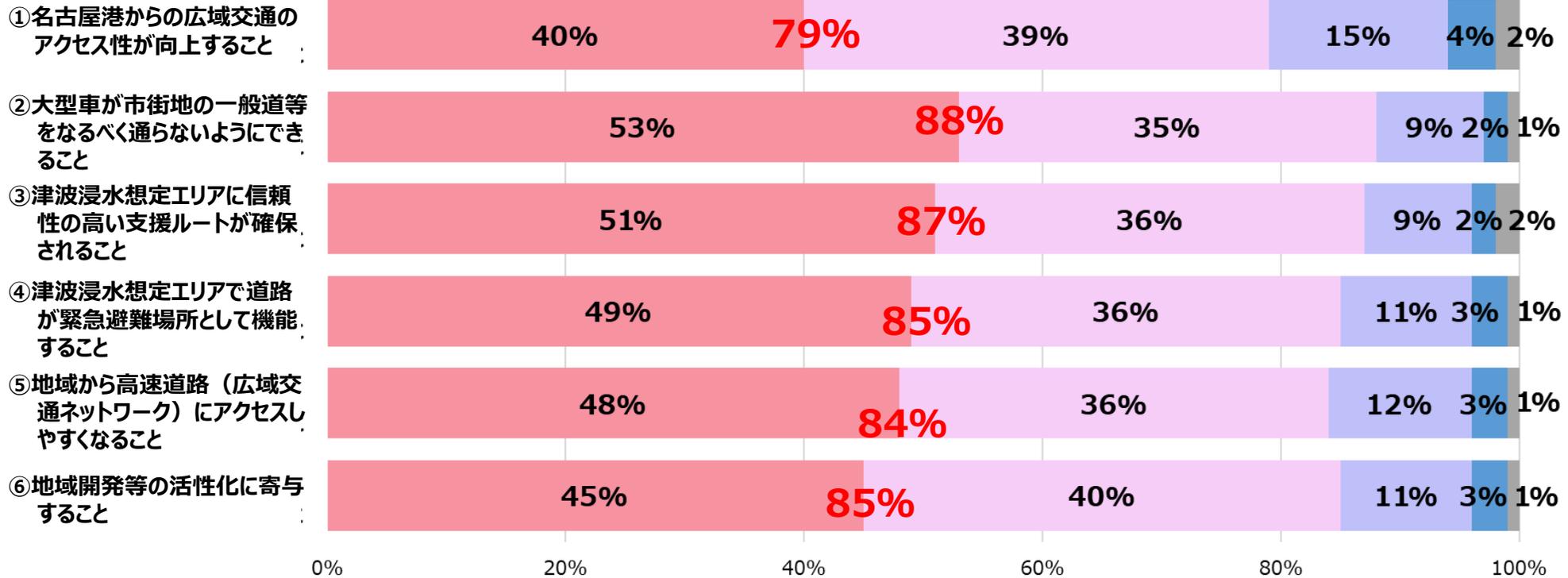
2. 第1回意見聴取の結果 2-5) 道路に求められる機能・役割①

①全体

- 道路に必要な機能については、物流、防災、まちづくり（地域開発の支援）の3つの政策目標（案）に関する6項目を確認し、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。
- 特に、「②大型車が市街地の一般道等をなるべく通らないようにできること」、「③津波浸水想定エリアに信頼性の高い支援ルートが確保されること」「④津波浸水想定エリアで道路が緊急避難場所として機能すること」、「⑥地域開発等の活性化に寄与すること」については計画路線に必要な機能として約9割が回答。

Q:一宮西港道路周辺の道路網には、どのような道路機能が必要だと思えますか？
以下の①～⑥の道路機能について、4段階評価してください

道路に求める機能・役割では、全ての項目で7割以上が「強くそう思う」「どちらかというと思う」と評価



■ 強くそう思う
 ■ どちらかというと思う
 ■ どちらかというと思うわない
 ■ 全くそう思わない
 ■ 無回答・無効票

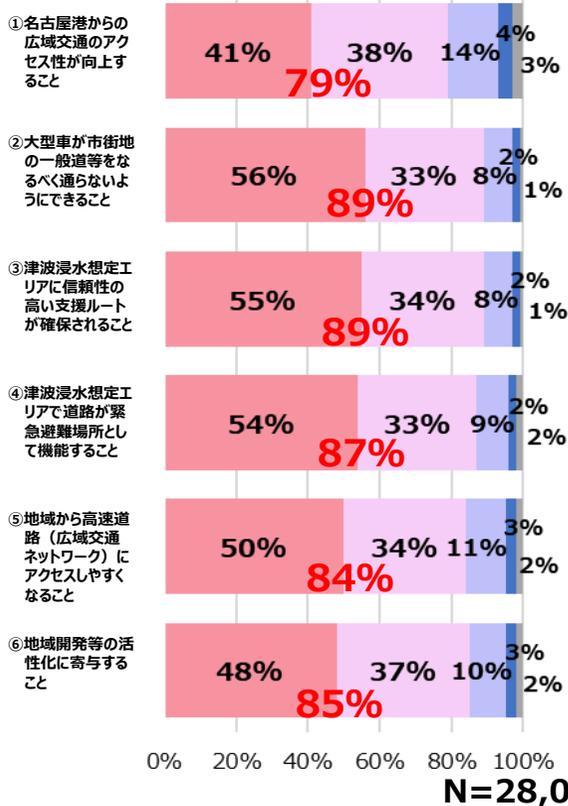
N=33,351

2. 第1回意見聴取の結果 2-5) 道路に求められる機能・役割②

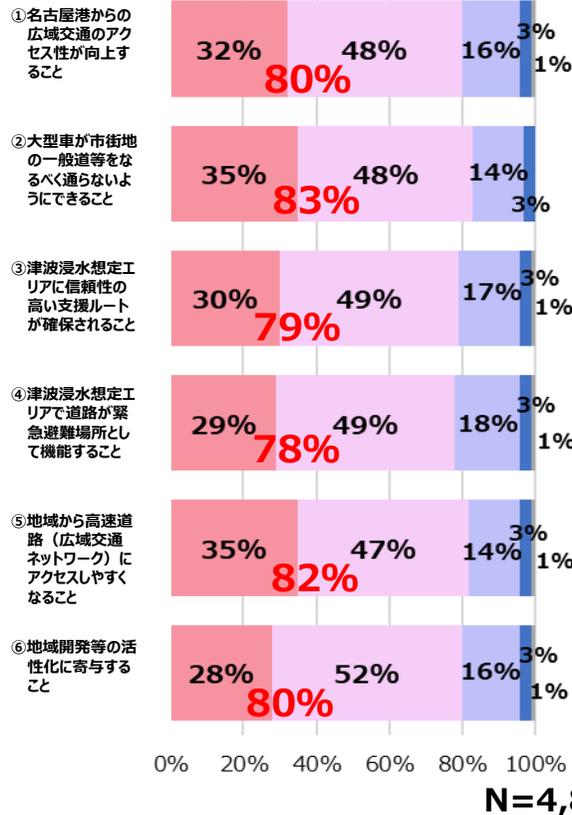
②対象者別

- 地域住民（沿線・周辺）からは、「②大型車が市街地の一般道等をなるべく通らないようにできること」、「③津波浸水想定エリアに信頼性の高い支援ルートが確保されること」を求める声が多い。
- 広域道路利用者からは必要な機能として、「②大型車が市街地の一般道等をなるべく通らないようにできること」、次いで「⑤地域から高速道路（広域道路ネットワーク）にアクセスしやすくなること」に意見が多く、通常時の利用におけるアクセス性を求める声が多い。
- 事業者からは必要な機能として「⑤地域から高速道路（広域道路ネットワーク）にアクセスしやすくなること」、次いで「①名古屋港からの広域交通のアクセス性が向上すること」に意見が多く、広域交通ネットワーク機能を求める声が多い。

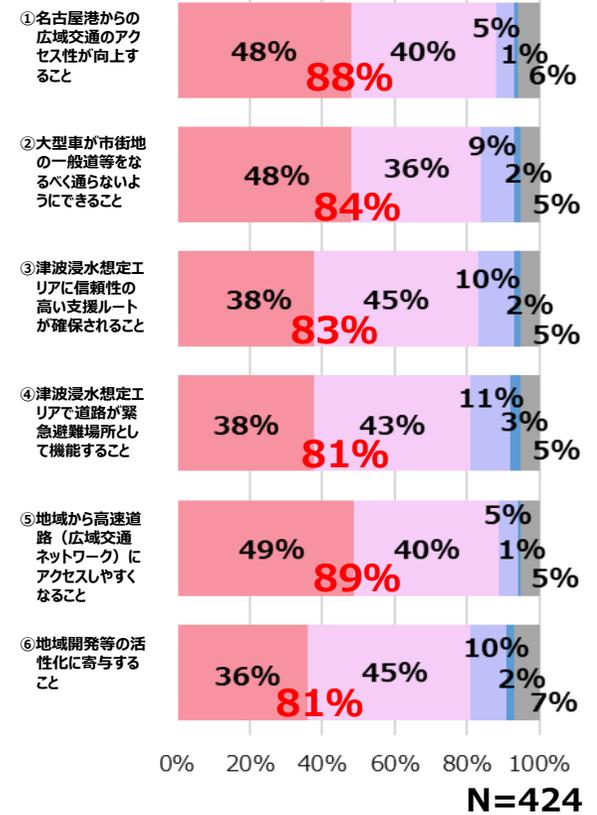
■ 住民（沿線・周辺）



■ 広域道路利用者



■ 事業者



■ 強く思う
 ■ どちらかというと思う
 ■ どちらかというと思わない
 ■ 全く思わない
 ■ 無回答・無効票

2. 第1回意見聴取の結果 2-6) アンケート自由意見

- 自由回答に寄せられた主な意見としては、道路の課題、求められる機能・役割について該当する意見のほか、計画路線への期待の声や路線が通過する地域において新設インターチェンジの必要性や期待が多く挙げられた。
- また、周辺の道路計画に関する意見や既存道路やインターチェンジ、ジャンクション等の課題や整備状況に関する意見も多く寄せられた。

区分 (地域の課題)	道路の課題	求められる機能・役割
太平洋と日本海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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・伊勢湾岸自動車道、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。飛島はコンテナ港であり、円滑に物を流す為に必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一宮西港道路周辺の道路網の改善は、伊勢湾岸自動車道から東海北陸自動車道への移動・輸送の改善、近隣地域の活性化に貢献すると思うので、伊勢湾岸自動車道から東海北陸自動車道へのスムーズなアクセス機能に期待。 ・名古屋港や四日市港とのアクセスを向上させる必要がある。広域的なネットワークの一部となるよう早期整備を進めて欲しい。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の港方面への南行き、夕方の港方面からの北行きの渋滞がひどい。 ・国道155号や西尾張中央道沿いは物流施設が多く、南北に行く幹線道路がほかに少ないため、大型トラックと一般車が互いに邪魔し合っていると感じる。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車の一般道の混入を軽減させることを一番望んでいる。 ・名古屋港から一宮まで大型車両専用道路を作って、一般車両と分けて欲しい。 ・地域交通と通過交通が分離できておらず、渋滞が発生しやすい。バイパスなど、一般道と差別化できる道路があると非常時でも、高速道路アクセスといった点で有効と思う。 ・渋滞や事故を減らすため、近隣の生活道路と通行のみの車両を分けて通行出来る道路が必要。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の緊急避難、支援物資輸送路のネットワークが弱いと感じる。高速道路ができることで、その役割を補完することができる。 ・海拔ゼロメートル地帯であり、災害時の安全性に不安が残る上、この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と思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・西尾張中央道は交差点が多く、伊勢湾岸自動車道から名神高速道路（岐阜）につながる道を早く作ってほしい。津波に耐えられる道路、災害に強い道路が必要。ネットワークが機能しやすい道を望む。 ・高速道路が住民の避難場所として活用できるよう切望する。 ・防災と物流活動を活発にするため早急な道路開発が必要。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知県西部地方は、開発が遅れているのもっと公共施設等の建設を望む。 ・交通の要衝であり、産業発展の拠点として期待が高いのに、長年道路整備が追いついていない。近年は防災面でも道路整備の必要性を強く感じている。是非実現してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・西側の海部地区は人口減少になりつつあるので、この道路ができれば外部アクセスが容易になり、地域の魅力を伝えやすくなることで商業を発展させて、そこから人口増加、産業が発展して町全体が活性化できると思う。 ・この地域が活気づくように、特に何も無い調整区域ばかりの土地を有効利用し、若い世代が住みたいと思うような魅力的な地域を作って欲しい。 ・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。津島市にも高速道路インターチェンジを作って欲しい。

その他の主な意見

- ・計画路線周辺の道路や交差する道路の整備
- ・IC・JCT設置に関する意見
- ・道路管理、維持に関する意見
(路面状態の悪さ、老朽化等への懸念) 等

- ・稲沢・津島は岐阜羽島、尾西、弥富、清洲と目的地に合わせて、乗るインターチェンジを変えなくてはならず、インターチェンジまでの距離がある。高速道路インターチェンジへのアクセス性の向上。
- ・一般道の整備が必要。東西の道路の整備が進んでない。
- ・南北の道路が整備されても東西の道路は広くなく、名鉄やJRがあり、交通量がふえると東西の渋滞や騒音が酷くなるのでは。
- ・一宮ジャンクション以南の高速道路のミッシングリンクを解消し、インターチェンジやジャンクションを増加して欲しい。
- ・津島から名神高速道路・東海北陸自動車道へのインターチェンジが遠すぎる。
- ・稲沢は、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。
- ・企業誘致のためにも近くにインターチェンジが必要。
- ・人口減少社会では、道路新設よりも既設道路のメンテナンスの方が課題ではないか。

2. 第1回意見聴取の結果 2-7) ヒアリング結果

- 伊勢湾岸自動車道から名神高速道路間の南北の交通について迂回感（アクセス性）、物流交通の定時性について関係機関・団体から課題として意見があった。
- 災害時におけるネットワーク機能の必要性への期待の声も多くの関係機関・団体から共通して挙げられた。
- また、道路計画による、都市計画や地域ポテンシャルの向上、企業誘致への可能性に期待する意見も寄せられた。

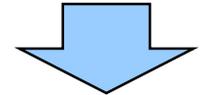
区分 (地域の課題)	道路の課題	求められる機能・役割
太平洋と日本海を結ぶ南北の広域ネットワークには、一宮JCT以南にミッシングリンクが存在	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋第二環状自動車道が全線供用したが、尾張西部の交通流動の分散は不十分。北陸、関西からは名古屋第二環状自動車道の迂回感がまだまだ強い。(地方公共団体) ・名神高速道路や東海北陸自動車道、伊勢湾岸自動車道に接続するためには、一般道(西尾張中央道)又は東名阪自動車道、名古屋第二環状自動車道経由では時間がかかる。(商工会議所) 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、西尾張中央道沿道での物流倉庫や工場の開業が控えており、更に交通量増加が見込まれることから、高速道路に円滑にアクセスできる交通環境の確保が必要と考えている。(地方公共団体) ・市内から名古屋港へ荷物を運搬する時間が短縮されれば、物流業界の労働生産性の向上につながる。(地方公共団体) ・南北軸のミッシングリンク解消により、岐阜県北部等からの物流がより活発になる。名古屋港利用促進のセールス活動への寄与に期待する。(港湾機関)
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	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の混雑回避のために生活道路に流入した自動車が、スピードを出して通過して危険。(地方公共団体) ・職員が通勤に利用する事が多い東名阪自動車道と伊勢湾岸自動車道で渋滞が発生しやすい。特に伊勢湾岸自動車道は、事故や工事が無い時であっても飛鳥～長島間を中心に、渋滞が頻繁に発生している印象。(医療機関) ・朝夕の通勤時間帯を中心に恒常的に渋滞が発生しており、物流にかかる時間のロスに繋がっている。(商工会) 	<ul style="list-style-type: none"> ・一宮西港道路の整備により、西尾張中央道の渋滞解消が期待され、隣接する市道が抜け道として利用されることが減少し、交通安全の向上が期待できる。(地方公共団体) ・西尾張中央道を利用していた大型車が計画路線への転換が考えられるので、西尾張中央道の渋滞緩和に繋がる効果に期待される。(商工会) ・海外との輸出入や国内各地との取引を名古屋港経由で行う事業者のルートが増え、アクセスも良くなることにより、渋滞緩和や輸送時間の短縮、新たな販路開拓に繋がることを期待する。(商工会) ・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)
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・災害時において道路の渋滞悪化や道路の通行可否等が懸念される。(消防) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・通過経路によっては、防災拠点までのアクセスや防災拠点同士の連携向上に繋がる。東名阪自動車道インターチェンジ周辺企業と災害時には一時保管の協定を結んでおり、何とかインターチェンジまで支援を到達させることができればと考えているので、そこに災害に強い路線計画があることで、救援の支援強化に繋がると期待する。(地方公共団体)
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	<ul style="list-style-type: none"> ・広域道路ネットワークが充実してきたからこそ俯瞰してみたときに、地域の交通ネットワークの整備状況として広域道路が不足していることが見えてくる。面として広がっているかもしれないが、線としては不足している。(商工会議所) ・今後の開発が進むとされる一宮稲沢北インターチェンジ周辺の物流関連の交通量の増加を鑑みると、一宮稲沢北インターチェンジから南方向への高速道路の建設は必要不可欠なものと考えられる。(商工会議所) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。(地方公共団体) ・南部への強靱な輸送ルートが整備され、物流だけでなく人的交流も増加することにより、当該地域の事業拡大および地域の発展に繋がると期待する。(商工会) ・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) ・人流が増えることにより公共交通機関が活性化することを期待する。(公共交通機関)

2. 第1回意見聴取の結果 2-8) 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意見を踏まえ、政策目標（案）は妥当であると確認された。

道路の課題 下段：アンケート自由意見		求められる機能・役割 下段：アンケート自由意見		
物流	①一般道が混雑しており、速達性・定時性が低い ・岐阜方面に向かう際、迂回感があり不便 ・朝夕の南北方向の渋滞	35% 79% 44% 17% 3% 1%	①名古屋港からの広域交通のアクセシビリティが向上すること ・伊勢湾岸自動車道から東海北陸自動車道へのスムーズなアクセス機能	40% 79% 39% 15% 4% 2%
	②一般道に大型車両と通勤車両が混在し利用しにくい ・大型トラックと一般車が互いに邪魔し合っている	39% 79% 40% 16% 4% 1%	②大型車が市街地の一般道等をなすべく通らないようにできること ・大型車の一般道への混入を軽減させること	53% 88% 35% 9% 2% 1%
防災	③地震や津波等の災害に対して強い道路が少ない ・災害時の緊急避難、支援物資輸送路のネットワークが弱い	39% 77% 38% 18% 4% 1%	③津波浸水想定エリアに信頼性の高い支援ルートが確保されること ・災害時に機能する道路ネットワークの早期実現 ・防災活動の活発化に貢献する道路開発	51% 87% 36% 9% 2% 2%
	④被災時に救援活動や支援物資等の円滑輸送に不安がある 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	40% 79% 39% 17% 3% 1%	④津波浸水想定エリアで道路が緊急避難場所として機能すること ・住民の避難場所として活用できること	49% 85% 36% 11% 3% 1%
地域開発	⑤地域から高速道路（広域交通ネットワーク）にアクセスしづらい ・沿線市町から高速道路インターチェンジまでが遠い	31% 62% 31% 28% 9% 1%	⑤地域から高速道路（広域交通ネットワーク）にアクセスしやすくなること ・高速道路インターチェンジへのアクセシビリティの向上	48% 84% 36% 11% 3% 2%
	⑥道路ネットワークが不足しており、産業立地などの空白地帯が存在している ・産業発展の拠点として期待が高いのに、長年道路整備が追いついていない	29% 67% 38% 26% 5% 2%	⑥地域開発等の活性化に寄与すること ・道路ができれば町全体が活性化できると思う ・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	45% 85% 40% 11% 3% 1%
道路の課題		求められる機能・役割		
物流	・名古屋第二環状自動車道が全線供用したが、北陸、関西からは名古屋第二環状自動車道の迂回感が残存 ・一般道の恒常的な渋滞による物流交通の定時性阻害	・名古屋港までのアクセス時間の短縮、物流業界の労働生産性の向上 ・ミッシングリンク解消による、岐阜県北部等からの物流活発化 ・一般道の渋滞解消による抜け道利用の減少・交通安全の向上		
防災	・西尾張地区における大規模災害時の緊急物資輸送路として通行可否等が懸念 ・一般道が被災した場合の救援ルートの断絶	・災害時における内陸部からの救援や支援物資の広域からの円滑な輸送の実現 ・防災拠点までのアクセシビリティや拠点間の連携向上、救援の支援強化への貢献		
地域開発	・地域の交通ネットワークの整備状況として広域道路が不足	・名古屋港のアクセス向上による地域ポテンシャルの向上 ・地域発展、事業拡大、公共交通機関活性化への貢献		

政策目標（案）
速達性、定時性の向上による物流活動の支援
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
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



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。

3. 対策方針（原案）の検討

3. 対応方針（原案）の検討 3-1) 対策案の立案までの流れ

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

【一宮西港道路に求められる機能・役割】

- 物流交通と地域交通の機能分担を図りつつ、名古屋港と岐阜・北陸地域の広域交通アクセス性が向上
- 津波浸水想定エリアに信頼性の高い支援ルートを確認し、災害時の救援や支援などに寄与
- 西尾張・海部地域から高速道路にアクセスしやすくなり、地域開発等の活性化に寄与

【政策目標】

- 速達性、定時性の向上による物流活動の支援
- 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
- 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

※政策目標の策定にあたっては、住民、団体、道路利用者等からの意見を反映し決定

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》
生活環境への配慮、自然環境への配慮、その他景観など

【案①】

東側ルート(西尾張中央道活用)

西尾張・海部地域東部の高速アクセス性が優れる

【案②】

中央ルート

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

【案③】

西側ルート(国道155号活用)

西尾張・海部地域西部の高速アクセス性が優れる

※西尾張中央道：県道14号岐阜稲沢線
県道65号一宮蟹江線
県道66号蟹江飛島線

3. 対応方針（原案）の検討 3-2) 路線の検討条件

- 一宮JCT～伊勢湾岸自動車道を結ぶルート帯を検討する上で、主なコントロールポイントとして、「人口集中地区」、「市街化区域」、「神社仏閣」、「主要施設（学校）」等を設定。
- 既存の南北軸として、一般道の西尾張中央道や国道155号が存在している。
- 評価対象区間の周辺には、保全対象となる重要な植物種・群落の生育地等が存在し、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。



< 凡例 >

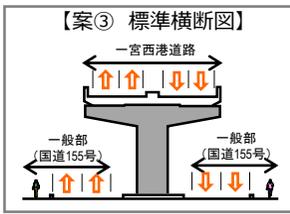
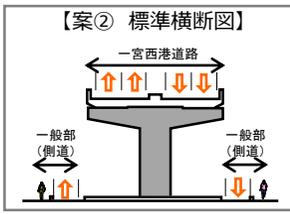
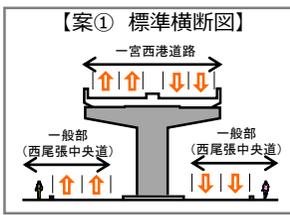
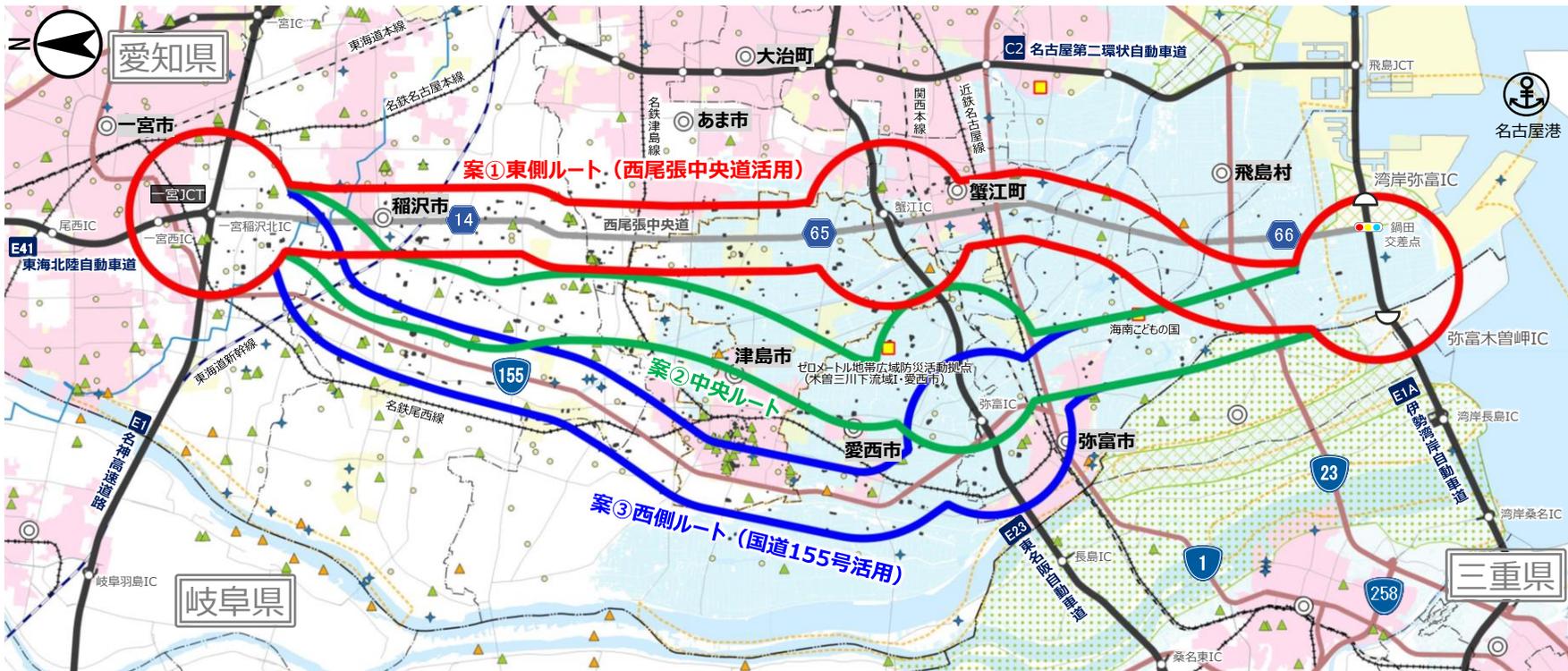
	重要な植物種・群落の生育地		市役所・町村役場		人口集中地区 (R2)
	重要な動物種の生息地		鳥獣保護区		市街化区域
	景観資源・眺望点		自然公園		神社仏閣
	広域防災拠点		自然環境保全地域		津波浸水想定区域
	主要施設（学校）				

< 凡例 >

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

3. 対応方針（原案）の検討 3-3) ルート帯案の概要

- 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



※現時点で想定している標準的な横断面図を示すものであり、今後、詳細に検討します。

- < 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)

3. 対応方針（原案）の検討 3-3) ルート帯案の概要【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

【整備概要】

延長	約27km
構造	自動車専用道路 [設計速度100km/h]
コスト	約12,500~15,000億円

【ポイント】

内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 西尾張・海部地域東部の高速アクセス性が優れる ○ 東海北陸自動車道(一宮JCT)から名古屋港まで最短距離で接続 ○ 既存道路(西尾張中央道)用地を活用し用地取得面積を抑える
----	--

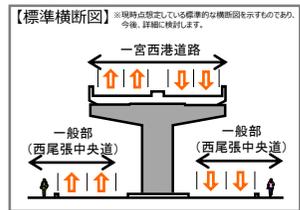


< 凡例 >

▲ 重要な植物種・群落の生育地	● 主要施設(学校)	■ 人口集中地区(R2)
▲ 重要な動物種の生息地	◎ 市役所・町村役場	■ 市街化区域
★ 景観資源・眺望点	■ 鳥獣保護区	■ 神社仏閣
■ 広域防災拠点	■ 自然公園	■ 津波浸水想定区域
	■ 自然環境保全地域	

< 凡例 >

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



3. 対応方針（原案）の検討 3-3) ルート帯案の概要【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

【整備概要】

延長	約28km
構造	自動車専用道路 [設計速度100km/h]
コスト	約12,500~15,000億円

【ポイント】

内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 西尾張・海部地域全体における高速アクセス性等の均衡がとれる ○ 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縮 ○ 生活環境や自然環境等への影響を極力回避し、新設道路であるため施工時の現道交通への影響が小さい
----	--

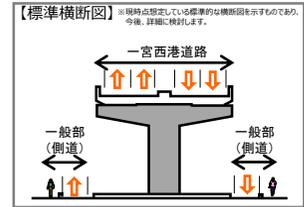


< 凡例 >

▲ 重要な植物種・群落の生育地	● 主要施設 (学校)	■ 人口集中地区 (R2)
▲ 重要な動物種の生息地	◎ 市役所・町村役場	■ 市街化区域
★ 景観資源・眺望点	■ 鳥獣保護区	■ 神社仏閣
■ 広域防災拠点	■ 自然公園	■ 津波浸水想定区域
	■ 自然環境保全地域	

< 凡例 >

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



3. 対応方針（原案）の検討 3-3) ルート帯案の概要【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

【整備概要】

延長	約30km
構造	自動車専用道路 [設計速度100km/h]
コスト	約13,500~16,200億円

【ポイント】

内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 西尾張・海部地域西部の高速アクセス性が優れる ○ 西尾張・海部地域の高速アクセス圏域が向上 ○ 既存道路(国道155号)用地を活用し用地取得面積を抑える
----	--

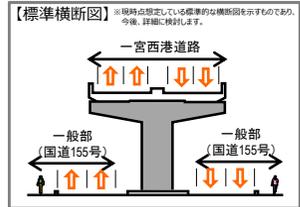


< 凡例 >

▲ 重要な植物種・群落の生育地	● 主要施設(学校)	■ 人口集中地区(R2)
▲ 重要な動物種の生息地	◎ 市役所・町村役場	■ 市街化区域
★ 景観資源・眺望点	■ 鳥獣保護区	■ 神社仏閣
■ 広域防災拠点	■ 自然公園	■ 津波浸水想定区域
	■ 自然環境保全地域	

< 凡例 >

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



3. 対応方針（原案）の検討 3-4) インターチェンジ配置の基本的な考え方

- インターチェンジ配置は、市街地や地域拠点からのアクセス性や主要な道路との接続等を踏まえ、適切な配置となるよう計画。
- なお、インターチェンジ配置検討に際し、配慮すべき事項については意見聴取を実施。

< 凡例 >

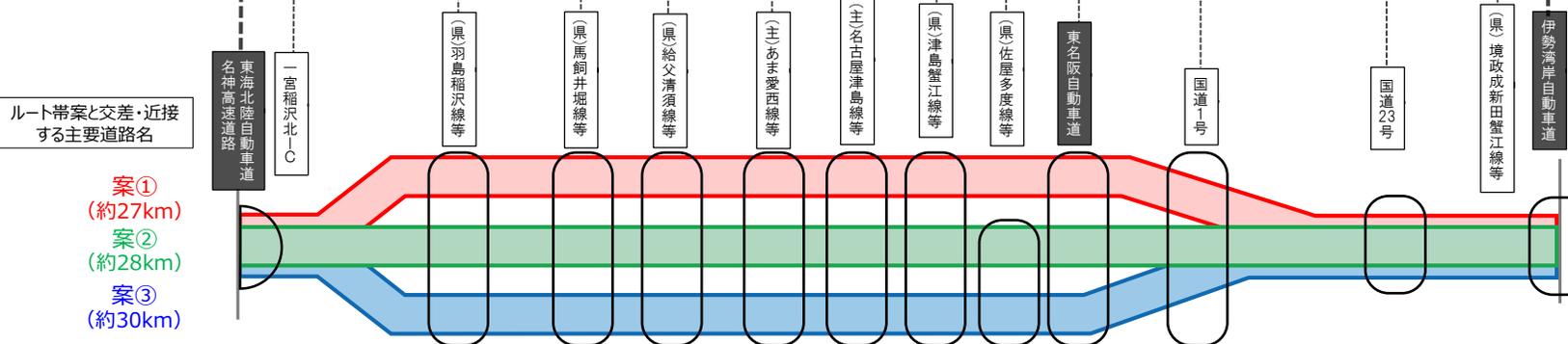
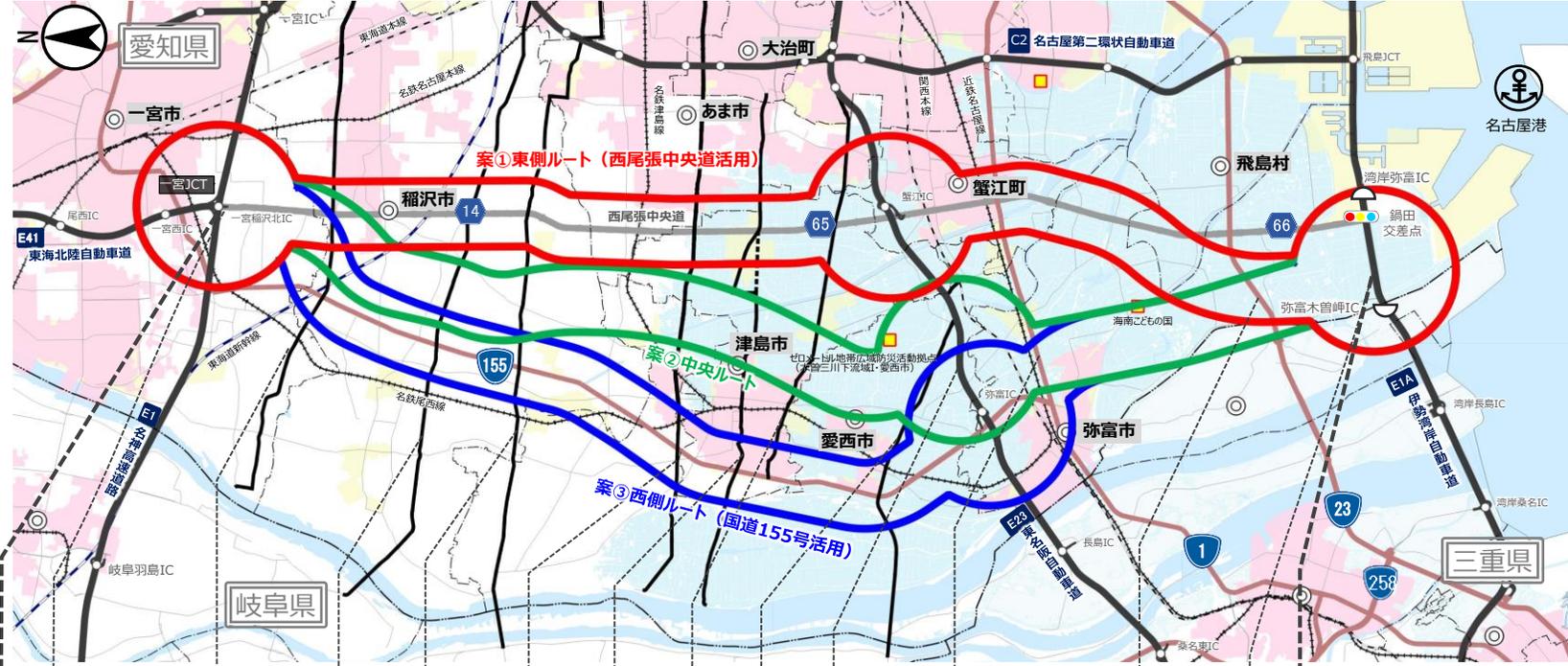
- 広域防災拠点
- ◎ 市役所・町村役場
- 人口集中地区（R2）
- 市街化区域
- 津波浸水想定区域

< 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)



※上記概略図は、一宮西宮道路と、主要な道路との交差箇所を明示しており、全ての交差箇所にインターチェンジを設置するものではありません。
※今後、意見聴取の結果を踏まえて、政策目標を達成するよう、適切なインターチェンジ配置になるよう計画します。

3. 対応方針（原案）の検討 3-5) ルート帯案の比較・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通過することで、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通過することで、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通過することで、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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
	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	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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] 	<ul style="list-style-type: none"> 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] 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
工事中の影響	<ul style="list-style-type: none"> 既存道路用地を活用するため、施工時の現道交通への影響は大きい（工事期間が長期に及ぶ） 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 既存道路用地を活用するため、施工時の現道交通への影響は大きい（工事期間が長期に及ぶ） 	
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による所要時間を算出
^{※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「海部こども園、ゼロメートル地帯広域防災活動拠点（木曾三川下流域・豊西市）」を対象
^{※5} 歩行速度2.24km/h^{（注1）}として、徒歩80分^{（注2）}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1）} 海部地域を地上・上道階層、道階層の配置及び距離等について（第3編）（国土交通省都市局（平成25年4月））に示される徒歩の平均遅延速度を踏まえ設定
^{（注2）} 愛知県東海地域、東海北陸地域、南海地域等被害予測調査結果（愛知県防災会議企画部会（平成26年5月））に示される最速津波到達時間（海部市84分・飛島村94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1）}に含まれる人口^{（注2）}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1）}を算出（現況と評価対象区間整備後の各ケースで算出）
^{（注1）} ETC2.0データ（2022年4月～2023年3月平日昼間12時間平均）
^{（注2）} R2国勢調査
^{（注3）} R2国勢調査

4. 第2回意見聴取の方法（案）

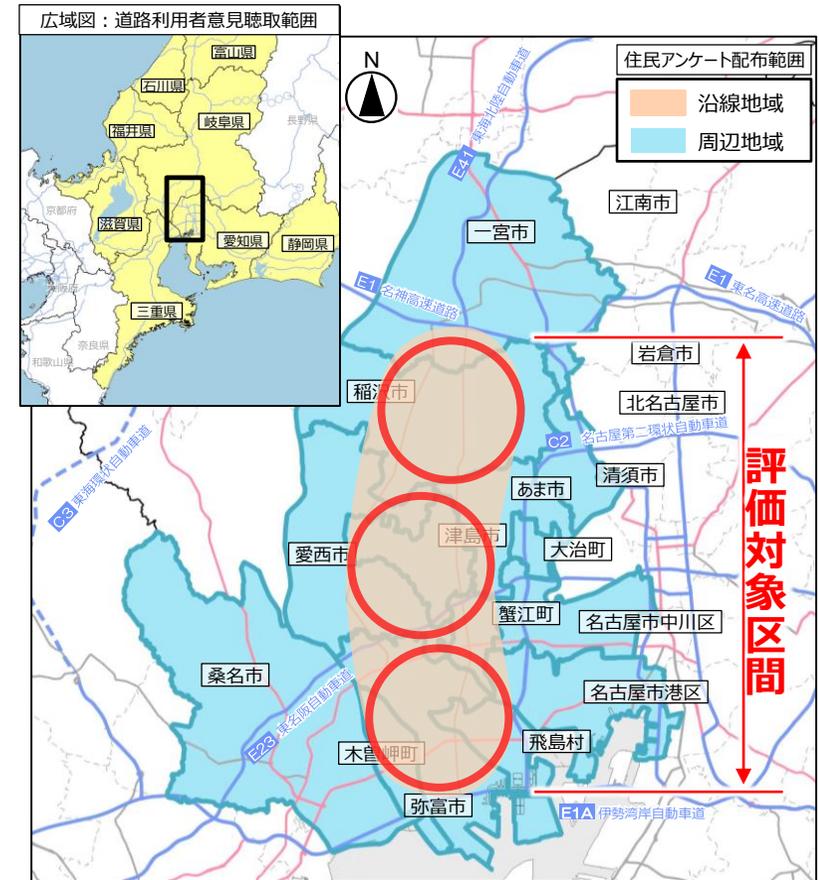
4. 第2回意見聴取の方法（案）

4-1) 意見聴取の方法と対象者①

○ 地域住民（沿線・周辺）、道路利用者、地方公共団体、各種団体などから、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。

■意見聴取（第2回）の概要

項目	調査対象分類		対象詳細
	地域住民	沿線	
アンケート	地域住民	沿線	郵送配布（全戸配布） ・概ねのルート帯が通過する沿線※1住民世帯（計 約160,000世帯）
		周辺	郵送配布（無作為抽出） ・概ねのルート帯に隣接する周辺※2住民世帯（計 約55,000世帯）
	道路利用者	一般利用者	留め置きアンケート ・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町） ・沿線・周辺地域の「道の駅」利用者（1駅） ・沿線・周辺高速道路のSA/PA利用者（6箇所）
		一般利用者	インタビュー ・周辺高速道路のSA/PA利用者（3箇所）
		一般利用者	オープンハウス ・概ねのルート帯の近隣の大型商業施設利用者（2箇所）
		一般利用者	WEBアンケート ・国、県、沿線・周辺の地方公共団体のホームページ・SNSの閲覧者 ・概ねのルート帯周辺を訪れたことがある道路利用者（調査会社の登録モニター）
	業務上利用者	郵送配布 ・トラック協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県） ・バス協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県、石川県、福井県） ・タクシー協会会員企業（愛知県、名古屋、岐阜県、三重県） ・名古屋商工会議所	
ヒアリング	地方公共団体		・愛知県、岐阜県、三重県 ・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町）
	各種団体	経済・産業団体	・中部経済連合会、沿線・周辺地域内の商工会議所 ・観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会 ・農業協同組合、名古屋港管理組合、愛知県教育委員会
		警察・消防・医療	・沿線・周辺地域内の警察署、消防本部、医療機関 等（警察署、消防署、病院）
		その他	・中日本高速道路株式会社



※1 沿線地域：概ねのルート帯が通過する地域（全戸配布）
【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡飛島村
【三重県】桑名郡木曽岬町

※2 周辺地域：沿線地域に隣接する地方公共団体（無作為抽出による配布）
【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、稲沢市、清須市、愛西市、あま市、海部郡大治町
【三重県】桑名市

※3 岐阜地域：周辺地域との交通流動が多い岐阜県の地方公共団体
岐阜市、各務原市、羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町

周知方法	記者発表、ポスター掲示、国、県、沿線・周辺、岐阜地域の地方公共団体のホームページ・SNSへのバナー貼付、市町広報誌
回収方法	郵便ポスト、WEBによる回答、対象箇所に投函ボックスを設置
期間	全体期間 約2ヶ月半

4. 第2回意見聴取の方法（案）

4-1) 意見聴取の方法と対象者②

- 市役所や道の駅、高速道路SA/PA等への道路利用者アンケートの設置、商業施設等でのインタビュー調査を実施。
- ホームページやポスターにて周知を行い回収率向上を狙う。
- 愛知県道事務所、周辺の地方公共団体ホームページにアンケートサイトの案内を掲載し、インターネットによるWEBアンケートを実施。
- オープンハウス等で計画路線周辺道路利用者へアンケート内容を説明、周知して回収率向上を図る。

■市役所や道の駅、高速道路SA/PA道路利用者アンケートの設置



道の駅 立田ふれあいの里



東名阪自動車道 大山田PA

■高速道路SA/PAでのインタビュー調査



東海北陸自動車道 川島PA



東名阪自動車道 大山田PA

■ホームページでのアンケートバナー掲載



4. 第2回意見聴取の方法（案）

4-2) 意見聴取の調査項目と活用方針

■ アンケート調査項目の活用方針

アンケートの実施項目	アンケート回答結果の活用	備考
現況の問題点・解決すべき課題	・ 一宮西港道路周辺地域における道路の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。	第1回
政策目標	・ 道路を計画するにあたって、回答者の考える政策目標及びその優先度について把握する。	
その他の自由意見	・ その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。	
比較ルート帯案（複数案）に対する意見	・ 対策案（ルート帯案）の検討にあたり、回答者が重視する観点を把握する。 ・ インターチェンジ設置を計画するうえで、重視すべき事項を把握する。	第2回
その他自由回答	・ その他、各ルート帯に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	・ 回答結果を各分類で整理し、分析する。	共通

■ ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの質問項目	ヒアリング結果の活用	備考
地方公共団体や各種団体への意見聴取	・ 課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、地方公共団体や各種団体への意見聴取を行う。 ・ 地方公共団体または各種団体との認識の整合性の確認をする。	第1回
	・ 対策案（ルート帯案）の検討にあたり、地方公共団体や各種団体から配慮すべき項目について意見聴取を行う。	第2回

道路計画に関するご意見をお聴かせください

いちのみや にしえう

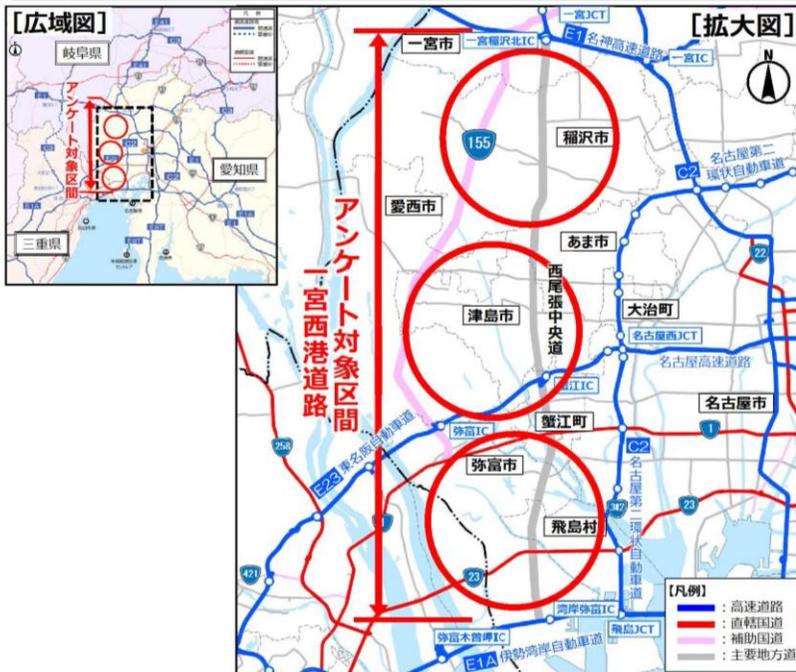
一宮西港道路の計画に関する 第2回アンケート

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ために実施するものです。

第1回のアンケート調査 (R5.7.3~9.15) で、道路交通の課題や必要な道路機能について、皆様から頂いたご意見を基に、政策目標を設定致しました。

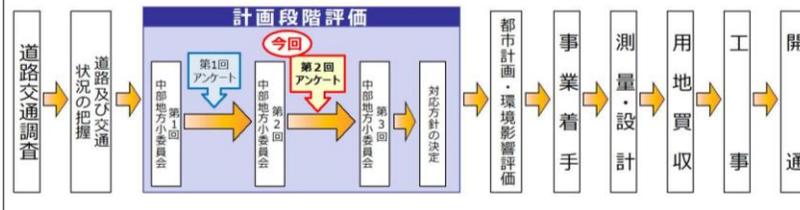
2回目となる本調査では、ルート検討にあたり重視すべきポイントや配慮すべきと思われるポイントについて地域の皆様にご意見をお聴きしますのでご協力をお願い致します。

※本調査は、環境影響評価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。



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お伺いしながら、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。



アンケートの回答方法

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。



～ アンケートの回答期限 ～

回答は、○年○月○日 (○) 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 (返信はがき) は2通同封しておりますので、幅広いご意見の収集に、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

※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

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**

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/>

第1回 意見聴取の結果

- 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）余り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。

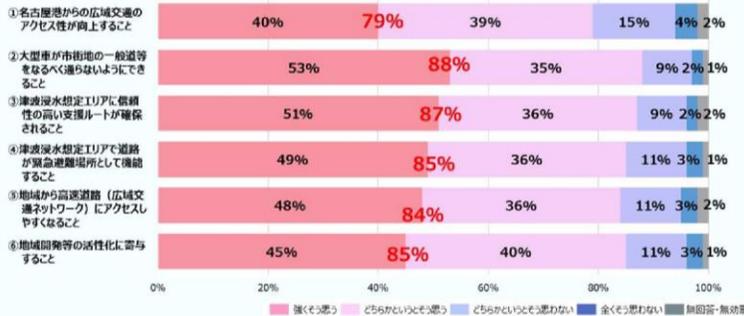
1) アンケート結果

■ 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に、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バウンドも期待され、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）

第1回地域の意見聴取の詳細な結果については、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)

地域の課題と課題を解決するための目標設定

一宮西港道路における課題解決のための目標を定めました

■ 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。

課題1 名古屋港と北陸地域の広域アクセス性

- ① 太平洋と日本海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

意見聴取で頂いたご意見

- ・ 伊勢湾岸自動車道から東海北陸自動車道へのスムーズなアクセス機能が必要
- ・ 道路が限られるため大型車と一般車が混在し、朝夕に渋滞している

政策目標

速達性、定時性の向上による物流活動の支援



課題2 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

意見聴取で頂いたご意見

- ・ 災害時でのアクセス道路が主要道路のみで不足している
- ・ 住民の避難場所として活用できること

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



課題3 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

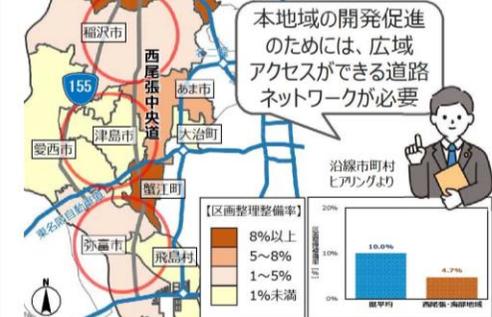
意見聴取で頂いたご意見

- ・ 産業発展の拠点として期待が大きいのに、長年道路整備が追いついていない
- ・ 津島市・稲沢市からの高速道路のアクセス性向上

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

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



- 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
- 自然環境への配慮
- 景観への配慮
- 工事中の現道交通・工事期間への配慮
- 経済性への配慮

対策案の方針：通過ルートが異なる複数の対策案を検討

ルート帯を検討するうえで重視すべき事項

政策目標：物流

速達性、定時性の向上による物流活動の支援

課題 名古屋港と岐阜・北陸地域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している一般道は大型車混入率が高く、渋滞しており、所要時間にバラつきがある

渋滞箇所が多くてなかなか進めない

一宮 JCT 名古屋港

将来 物流交通と地域交通の機能分担を図りつつ、名古屋港と岐阜・北陸地域の広域交通アクセス性が向上

岐阜・北陸方面へ早く時間通りに移動できること

物流交通 生活交通

一宮 JCT 名古屋港

地域の産業活動に役立つこと

政策目標：防災

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

課題 ・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される

道路が浸水してこれ以上進めない

防災拠点 防災拠点

将来 津波浸水想定エリアに信頼性の高い支援ルートを確認し、災害時の救援や支援などに寄与

内陸からの支援・支援物資

災害拠点 病院 防災拠点 防災拠点

災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと

政策目標：まちづくり（地域開発の支援）

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

課題 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

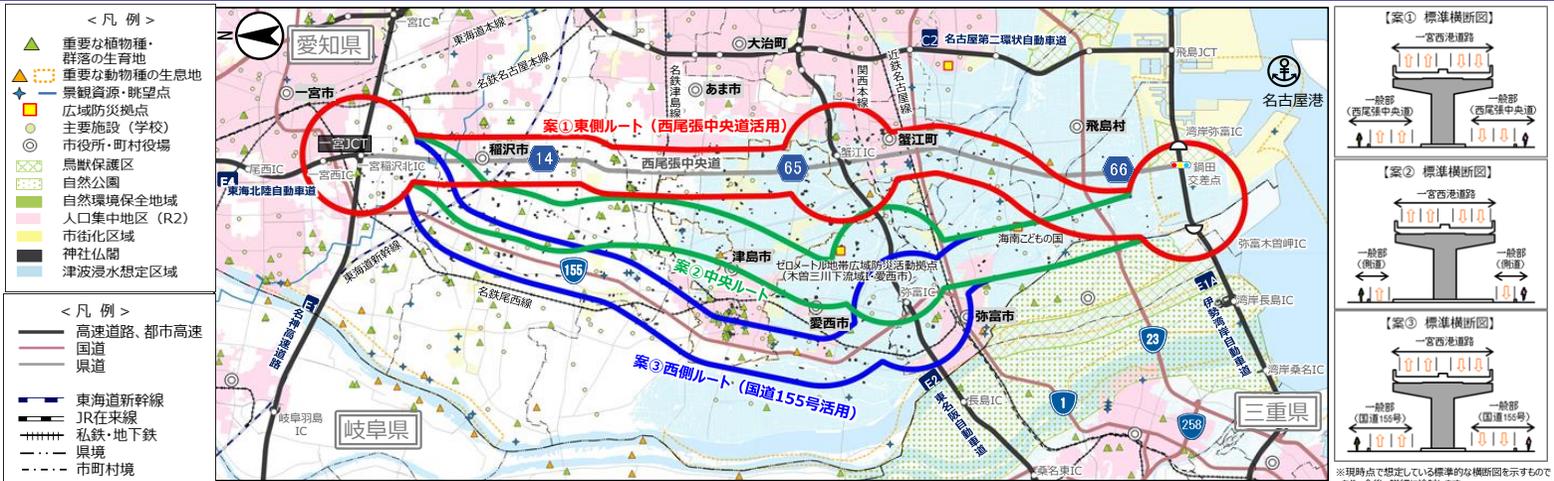
地域間のアクセス性が脆弱

将来 西尾張・海部地域から高速道路にアクセスしやすくなり、地域開発等の活性化に寄与

高速道路が利用しやすくなること

地域内の移動がスムーズになること

一宮西港道路整備イメージ



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通過することで、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通過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性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通過することで、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	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(御田交差点)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(御田交差点)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(御田交差点)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
	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	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
	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)
	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 ^{※5} 人口割合 現況約57%→約73%(16%増加)	海部地域(津波浸水想定区域内)における徒歩80分圏 ^{※5} 人口割合 現況約57%→約92%(35%増加)	海部地域(津波浸水想定区域内)における徒歩80分圏 ^{※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拡がり、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 ^{※6} 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拡がり、地域の活力向上が期待される 高速アクセス10分圏 ^{※6} 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拡がり、地域の活力向上が最も期待される 高速アクセス10分圏 ^{※6} 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・海部地域全体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21分(約3分短縮)	西尾張・海部地域西部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)
配管等へ影響する事項	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 自然環境への影響 ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生育地が最少 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	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最も小さい ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生育地が最少 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 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)	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最も大きい ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生育地が最も多い 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)の数が最も多い 既存道路用地を活用するため、施工時の現道交通への影響は大きい(工事期間が長期に及ぶ)
	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^{※1}(2023年10月平日平均) 混雑時:7台における所要時間を算出
 ※2 10～15km/h:設計速度100km/hに1.5倍所要時間を算出
 ※3 IC5km圏に含まれる事業所数(商業・工業・公共) (注1) (注2)を算出
 (注1) H28経済センサス (注2) 既存IC5km圏に含まれる事業所数を除く
 ※4 愛知県地域防災計画にて位置づけられてい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(木曾三川下流域IC愛西市))を対称
 ※5 歩行速度2.4km/h^{※1)}として、徒歩80分^{※1)}の圏域(IC2.5km圏)に含まれる海部地域(津波浸水想定区域内)の人口割合
 (注3) 津波浸水想定区域内に建設地、避難拠点を指定し、避難経路について(注2)の圏域(国土交通省発表)と一致する
 (注4) 愛知県東海地域、東海地域、海部地域等後援津波避難誘導計画(愛知県防災会議東海地区(平成26年5月))ICに含まれる海部地域津波避難誘導計画(伊勢湾84分、津49分)を算入
 ※6 西尾張・海部地域の市町村における人口に対して、IC10分圏域^{※6)}に含まれる人口^{※6)}割合を算出(現況評価対象区域整備後の各ケースで算出)
 ※7 西尾張・海部地域の市役所・町村役場の平均所要時間を算出(注1)を算出(現況評価対象区域整備後の各ケースで算出)
 (注5) ETC2.0^{※1)}(2022年4月～2023年3月平日昼間12時平均)
 (注6) R2国道計画

■ 回答はがき

<p style="text-align: center;">(表面)</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;"> <small>社会受取人私郵便</small> <small>****</small> <small>承 認</small> <small>*****</small> <small>名 古 屋 市 千 種 区 池 下 町 2 番 6 2 号</small> 国土交通省 愛知国道事務所 計画課 行 <small>差出有効期間</small> <small>*年*月*日</small> <small>まで</small> <small>(切手不要)</small> </p> <p>問1-1. ご回答された方について教えてください</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>お住まい</td> <td>郵便番号</td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td>-</td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td></td> <td>市区町村</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>性別</td> <td colspan="2">1. 男性</td> <td colspan="2">2. 女性</td> <td colspan="4">3. 回答しない</td> </tr> <tr> <td>年齢</td> <td colspan="2">1. 10代以下</td> <td colspan="2">2. 20代</td> <td colspan="2">3. 30代</td> <td colspan="2">4. 40代</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">5. 50代</td> <td colspan="2">6. 60代</td> <td colspan="2">7. 70歳以上</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> <p>問1-2. 普段自動車を利用されますか【1つ選択】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2">1. ほぼ毎日</td> <td colspan="2">2. 週に2~3回程度</td> </tr> <tr> <td colspan="2">3. 月に4~5回程度</td> <td colspan="2">4. ほぼ利用しない</td> </tr> <tr> <td colspan="2">5. 利用したことがない</td> <td colspan="2">↳ 1~4. を選択された方は 問1-3 へ</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">↳ 5. を選択された方は 問2 (裏面) へ</td> </tr> </table> <p>問1-3. 一宮西港道路（※P1. 拡大図で示す○○○区間）の周辺（西尾浜・海部地域）道路を利用されますか</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2">1. 利用する</td> <td colspan="2">2. 利用しない</td> </tr> <tr> <td colspan="2">↳ 問1-4 へ</td> <td colspan="2">↳ 問2 (裏面) へ</td> </tr> </table> <p>問1-4. 一宮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】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1. 仕事</td> <td>2. 通勤・通学</td> <td>3. 日常的な買い物・通院等</td> </tr> <tr> <td>4. 観光・レジャー</td> <td>5. その他 ()</td> <td></td> </tr> </table> <p>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</p> <p>() 都・道・府・県 () 市・町・村</p>	お住まい	郵便番号	<input type="text"/>	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>		市区町村									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				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		5. 利用したことがない		↳ 1~4. を選択された方は 問1-3 へ				↳ 5. を選択された方は 問2 (裏面) へ		1. 利用する		2. 利用しない		↳ 問1-4 へ		↳ 問2 (裏面) へ		1. 仕事	2. 通勤・通学	3. 日常的な買い物・通院等	4. 観光・レジャー	5. その他 ()		<p style="text-align: center;">(裏面)</p> <p>問2. この地域（一宮西港道路周辺）にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要なと思うことは何ですか。以下の①~⑩の項目について、4段階評価してください。</p> <p>【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わない 1. 全く思わない</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>①</td> <td>岐阜・北陸方面へ早く時間通りに移動できること</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>地域の産業活動に役立つこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>高速道路が利用しやすくなること</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑥</td> <td>地域内の移動がスムーズになること</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑦</td> <td>生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑧</td> <td>自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑨</td> <td>地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑩</td> <td>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</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑪</td> <td>道路をつくる費用が安いこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </table> <p>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①~③の項目について、4段階で評価してください。</p> <p>【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わない 1. 全く思わない</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>①</td> <td>工場・倉庫・営業所などの産業拠点にアクセスしやすいこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>市役所・町村役場や防災拠点からアクセスしやすいこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>市街地や居住地からアクセスしやすいこと</td> <td>[あなたの評価]</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </table> <p>問4. ルート帯案やインターチェンジの設置を検討する際に、問2、問3以外で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。</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">ご協力ありがとうございました。</p>	①	岐阜・北陸方面へ早く時間通りに移動できること	[あなたの評価]	4	3	2	1	②	地域の産業活動に役立つこと	[あなたの評価]	4	3	2	1	③	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	④	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	⑤	高速道路が利用しやすくなること	[あなたの評価]	4	3	2	1	⑥	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	⑦	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	⑧	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	⑨	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	⑩	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	⑪	道路をつくる費用が安いこと	[あなたの評価]	4	3	2	1	①	工場・倉庫・営業所などの産業拠点にアクセスしやすいこと	[あなたの評価]	4	3	2	1	②	市役所・町村役場や防災拠点からアクセスしやすいこと	[あなたの評価]	4	3	2	1	③	市街地や居住地からアクセスしやすいこと	[あなたの評価]	4	3	2	1				
お住まい	郵便番号	<input type="text"/>	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>																																																																																																																																																																											
	市区町村																																																																																																																																																																															
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																																																																																																																																																																											
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																																																																																																																																																																														
5. 利用したことがない		↳ 1~4. を選択された方は 問1-3 へ																																																																																																																																																																														
		↳ 5. を選択された方は 問2 (裏面) へ																																																																																																																																																																														
1. 利用する		2. 利用しない																																																																																																																																																																														
↳ 問1-4 へ		↳ 問2 (裏面) へ																																																																																																																																																																														
1. 仕事	2. 通勤・通学	3. 日常的な買い物・通院等																																																																																																																																																																														
4. 観光・レジャー	5. その他 ()																																																																																																																																																																															
①	岐阜・北陸方面へ早く時間通りに移動できること	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										
②	地域の産業活動に役立つこと	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										
③	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																																																																																																																																																																										
④	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																																																																																																																																																																										
⑤	高速道路が利用しやすくなること	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										
⑥	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																																																																																																																																																																										
⑦	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																																																																																																																																																																										
⑧	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																																																																																																																																																																										
⑨	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																																																																																																																																																																										
⑩	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																																																																																																																																																																										
⑪	道路をつくる費用が安いこと	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										
①	工場・倉庫・営業所などの産業拠点にアクセスしやすいこと	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										
②	市役所・町村役場や防災拠点からアクセスしやすいこと	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										
③	市街地や居住地からアクセスしやすいこと	[あなたの評価]	4	3	2	1																																																																																																																																																																										

■ 質問事項

ルート帯案の検討における重要事項（回答はがき裏面 問2）

この地域（一宮西港道路周辺）にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思うことは何ですか。以下の①~⑩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わない 1. 全く思わない

- ① 岐阜・北陸方面へ早く時間通りに移動できること
- ② 地域の産業活動に役立つこと
- ③ 災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと
- ④ 災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと
- ⑤ 高速道路が利用しやすくなること
- ⑥ 地域内の移動がスムーズになること
- ⑦ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑧ 自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑨ 地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑩ 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
- ⑪ 道路をつくる費用が安いこと

インターチェンジの設置検討における配慮事項（回答はがき裏面 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①~③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わない 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いこと
- ② 市役所・町村役場や防災拠点からアクセスしやすいこと
- ③ 市街地や居住地からアクセスしやすいこと

その他の配慮事項など（回答はがき裏面 問4）

その他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。