

いちのみやにしこう
一宮西港道路
第2回意見聴取（案）

国土交通省 中部地方整備局

令和6年3月7日

道路計画に関するご意見をお聴かせください

いちのみやにしろ

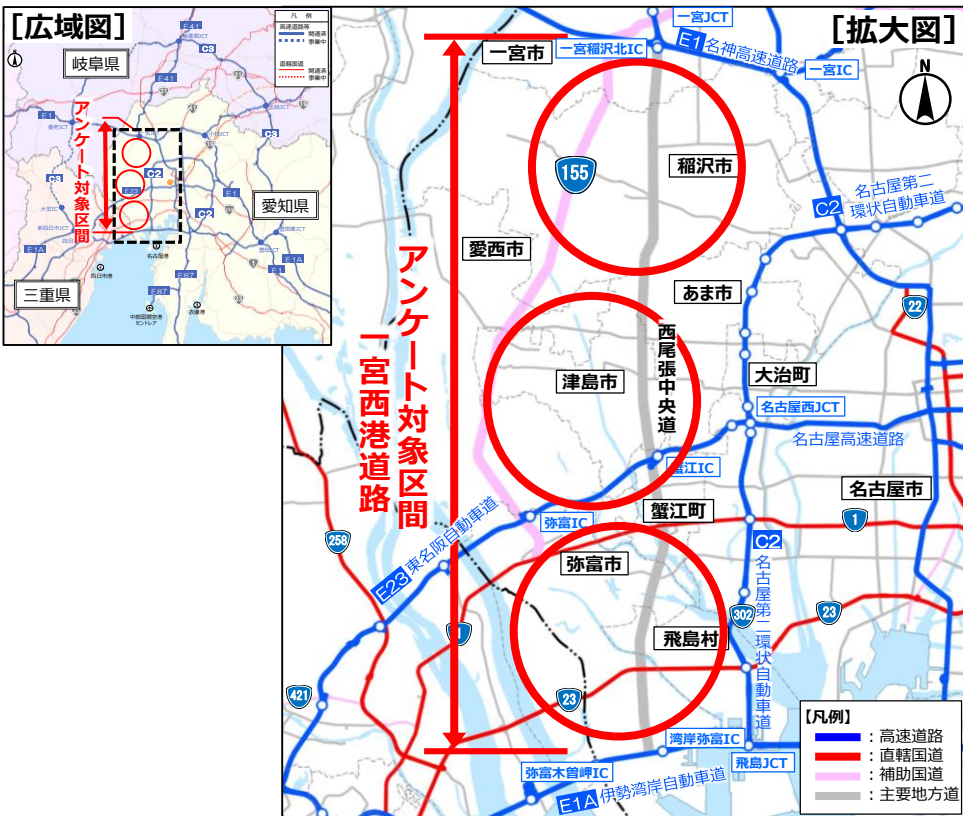
一宮西港道路の計画に関する 第2回アンケート

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。

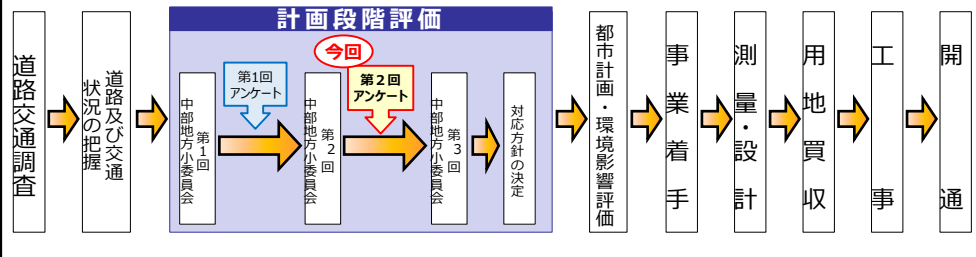
2回目となる本調査では、ルート検討にあたり重視すべきポイントや配慮すべきポイントについて地域の皆様に、ご意見をお聴きしますのでご協力をお願い致します。

※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。



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、〇年〇月〇日（〇）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



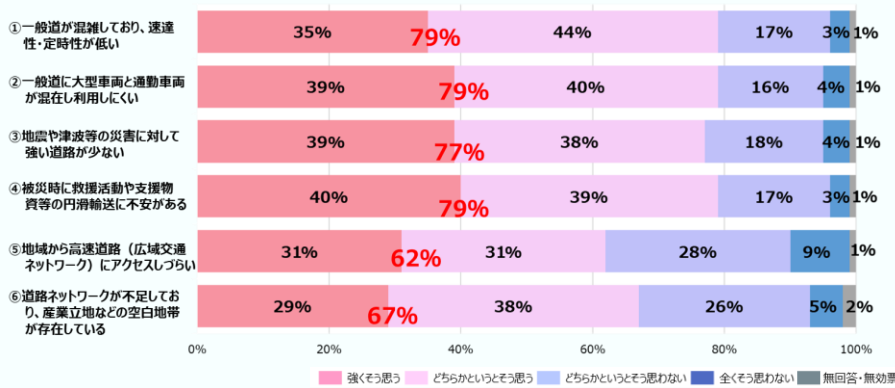
〒464-0066 名古屋市千種区池下町2番62号
 電話：(052) 761-1191（代表：平日9:30～17:00）
 ホームページ：<https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/>

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）余りものご意見が集まりました。
- また、関係団体の皆様にもヒアリングを実施しております。頂いたご意見を以下にお知らせいたします。

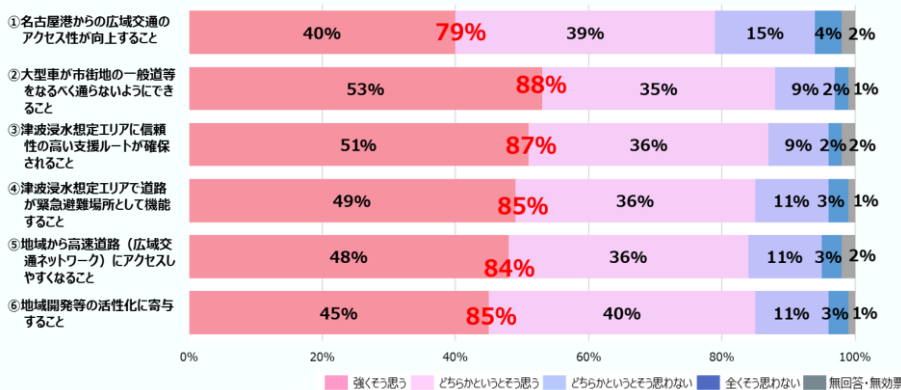
1) アンケート結果

■ 西尾張・海部地域における交通課題



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

■ 新たに計画している道路（一宮西港道路）に求められる機能・役割



⇒全ての項目において7割以上が必要な機能であると回答。

■ その他意見

主な意見

- ・伊勢湾岸自動車道から東海北陸自動車道、東名阪自動車道を1直線をつないでほしい。
- ・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。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パクトも期待され、地域ポテンシャルの向上にもつながる。（地方自治体）
- ・企業誘致を進めており、名古屋市の企業が移転してくる傾向にあり、一宮西港道路の計画により、調整区域の活用が活性化することに期待している。（地方公共団体）

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/syuuinkai/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決めました。

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

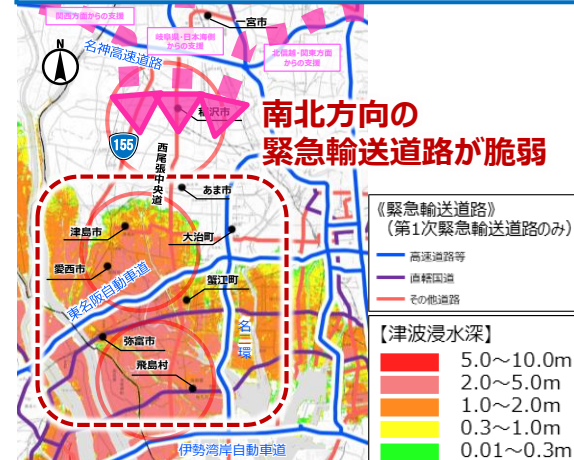
- ① 南北方向の緊急輸送道路が脆弱で、救援活動への影響が懸念

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

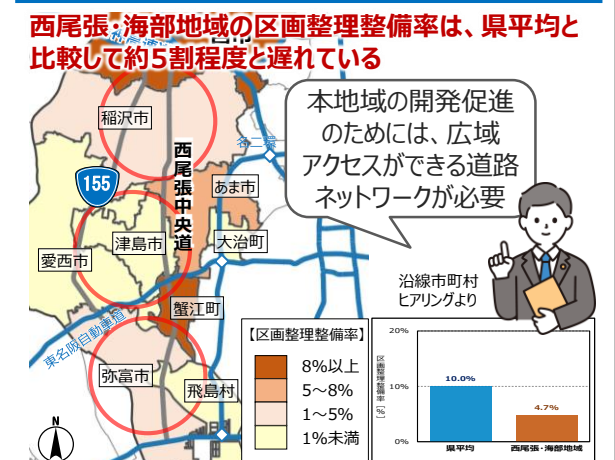
- ① 区画整理整備率が低く、人口あたりの道路延長も短く、地域開発が最大限に発揮されていない

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



○ 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

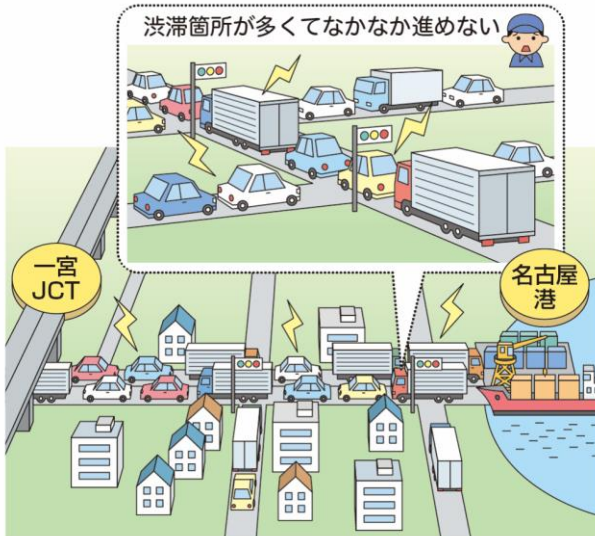
政策目標：物流

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。

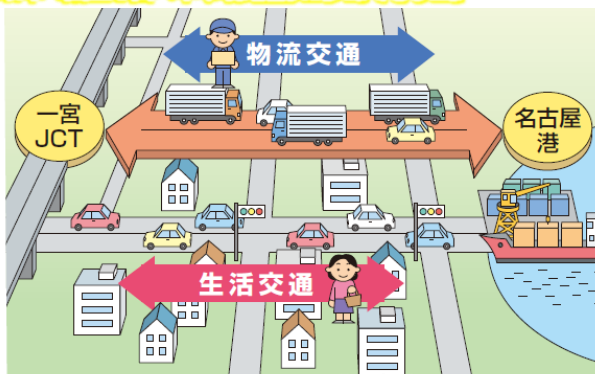
渋滞箇所が多くてなかなか進めない



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



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

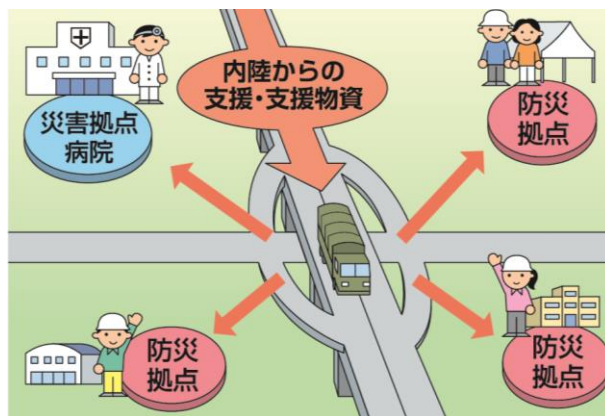
課題

・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



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



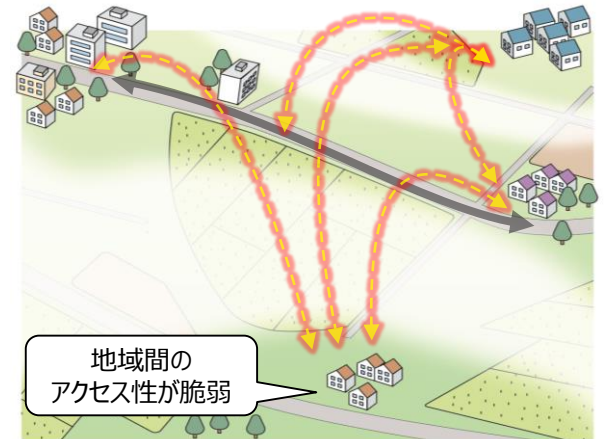
災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと

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

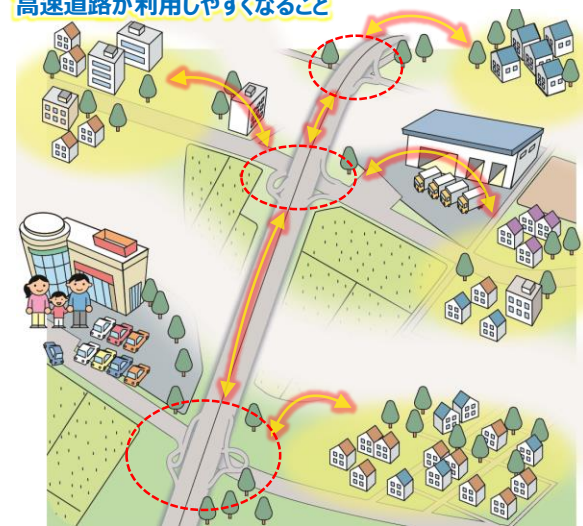
区画整理整備率が低く、人口あたりの道路延長も短く、地域開発が最大限に発揮されていない



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

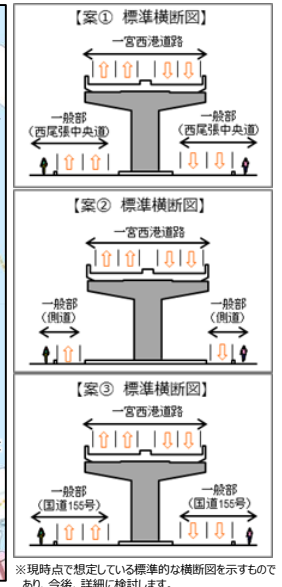
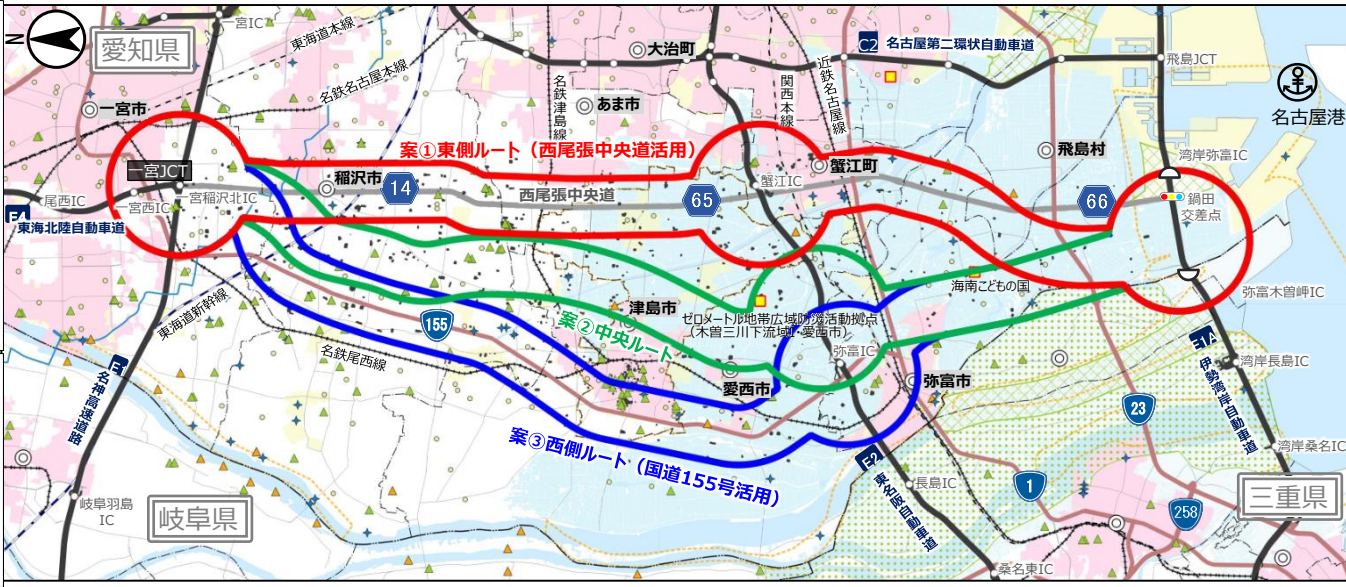
一宮西港道路整備イメージ

< 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



※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。

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）
ルート案	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*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・物資輸送の実現が見込まれる 広域防災拠点*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最も短くなり、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*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）
	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"> 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^{※4}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^{※4}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^{※4}人口割合 現況約57%→約86% [29%増加]
	地域の高速アクセス性向上	<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分圏域人口割合（西尾張・海部地域）^{※5} 現況約96%→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分圏域人口割合（西尾張・海部地域）^{※5} 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分圏域人口割合（西尾張・海部地域）^{※5} 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へ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へ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へ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 ルート案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が少ない 景観への影響 ルート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"> 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 ルート案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が最も少ない ルート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"> 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 ルート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（工事期間が他案に比べて短い） 	<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により所要時間を算出
 ※3 IC5km圏に含まれる事業所数（製造業・卸売業）を算出
 ※4 愛知県東海地域・東海地域・南海地域等被害予測調査結果（愛知県防災危機管理課（平成26年9月））に示される最寄りICから津波浸水想定区域までの距離を算出
 ※5 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（※3）に含まれる人口（※4）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）
 ※6 西尾張・海部地域の市町村役場の平均所要時間（※5）を算出（現況と評価対象区間整備後の各ケースで算出）
 ※7 ETC2.0データ（2022年4月～2023年3月平日昼間12時間平均）
 ※8 R2国勢調査

■ 回答はがき

(表面)

(裏面)



4 6 4 8 7 9 0

名古屋市千種区池下町2番62号
国土交通省 愛知県道事務所
計画課 行



問1-1. ご回答された方について教えてください

お住まい	郵便番号	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	-	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	市区町村	<input type="text"/>							
性別	1. 男性		2. 女性		3. 回答しない				
年齢	1. 10代以下		2. 20代		3. 30代		4. 40代		
	5. 50代		6. 60代		7. 70歳以上				

問1-2. 普段自動車を利用されますか【1つ選択】

- | | |
|-------------------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に2~3回程度 |
| 3. 月に4~5回程度 | 4. ほぼ利用しない |
| ↳ 1~4. を選択された方は 問1-3 へ | |
| 5. 利用したことがない | |
| ↳ 5. を選択された方は 問2 (表面) へ | |

問1-3. 一宮西港道路（※P1. 拡大図で示す○○○区間）の周辺（西尾張・海部地域）道路を利用されますか

- | | |
|-------------|----------|
| 1. 利用する | 2. 利用しない |
| ↳ 問1-4 へ | |
| ↳ 問2 (表面) へ | |

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】

- | | | |
|------------|------------|----------------|
| 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 () | |

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

() 都・道・府・県 () 市・町・村

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	[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

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	[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

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。

ご協力ありがとうございました。

■ 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。