

いちのみやにしこう
一宮西港道路
第3回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局
令和7年3月11日

目 次

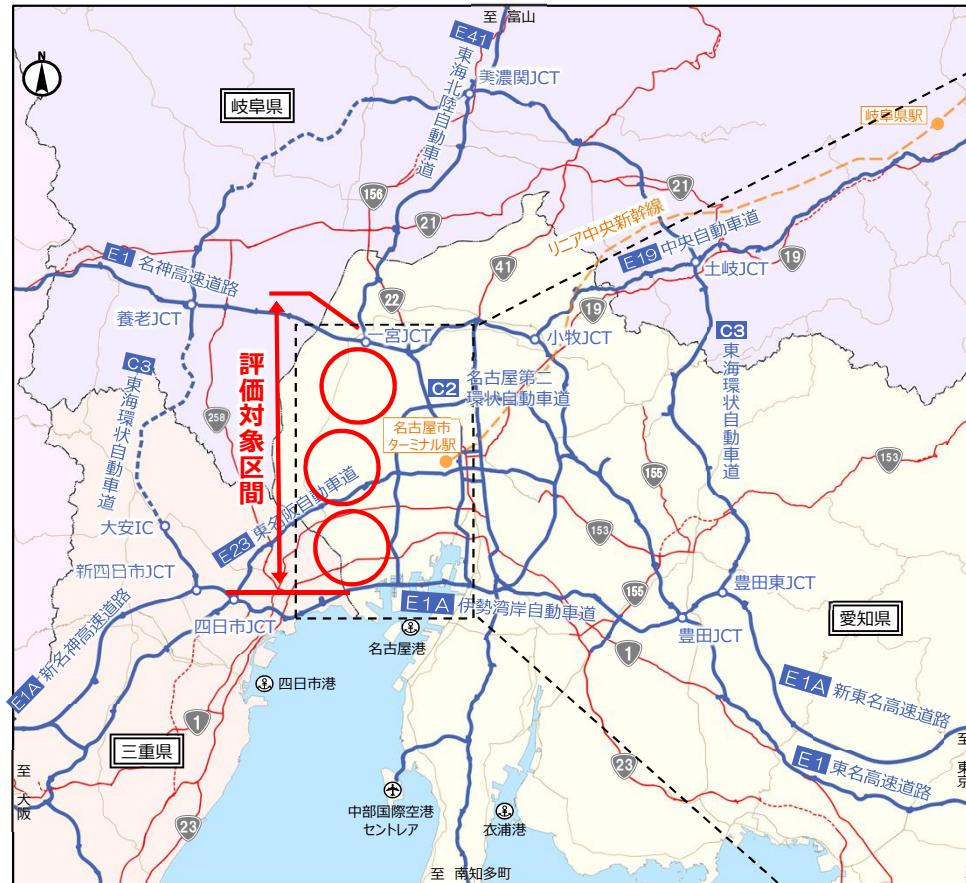
1. 検討の流れ	.....	2
2. 第2回意見聴取の結果	.....	10
3. 対応方針（原案）の検討	.....	26
4. 地方公共団体への意見照会結果	.....	31
5. 対応方針（案）まとめ	.....	45

1. 検討の流れ

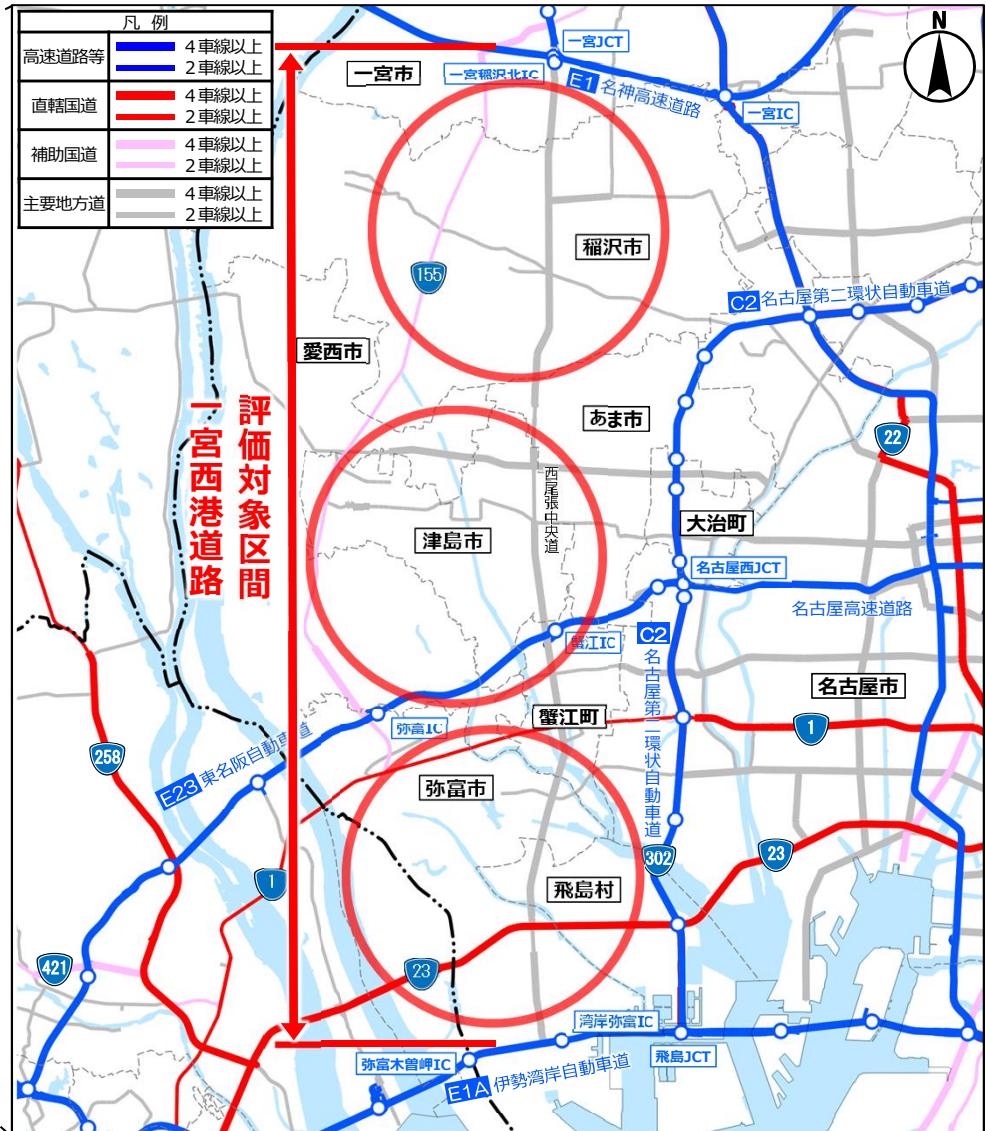
1. 検討の流れ 1-1) 計画段階評価区間

○ 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。

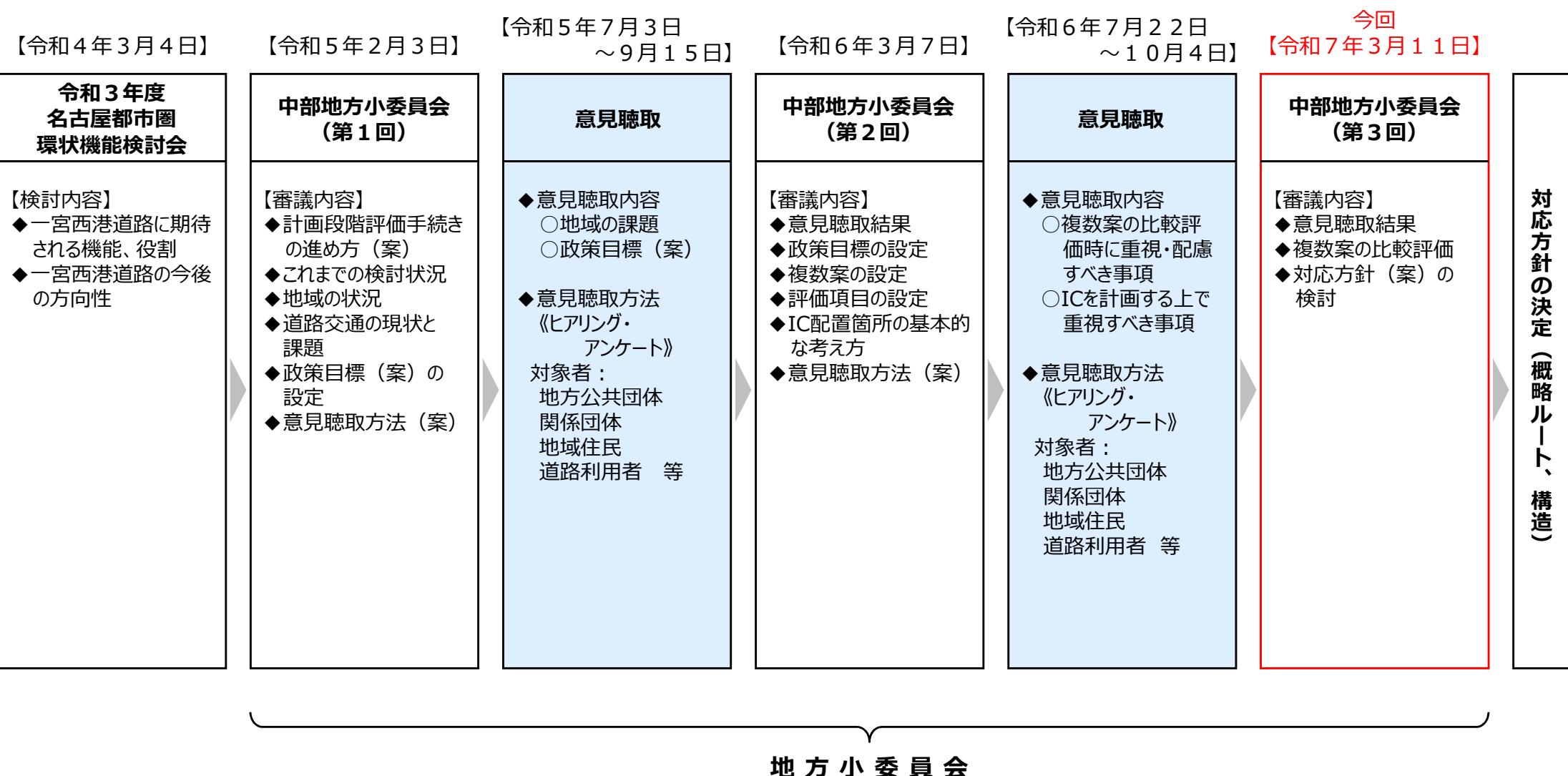
■ 広域図



■ 詳細図



1. 検討の流れ 1-2) 計画段階評価手続きの進め方



1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容①

■令和6年度 第2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

実施日	令和6年3月7日（木）開催
議事内容	①第1回意見聴取結果 ②対応方針の検討 ③第2回意見聴取方法（案）

■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
・地域住民や事業者等、各ユーザーに対して一宮西港道路の整備の重要性や効果がしっかりと伝わるよう、アンケートの内容を工夫できるとよい。	・一宮西港道路の重要性が伝わるように、周辺地域の課題及び課題解決のための政策目標が分かり易い資料構成に工夫。 ・事業目的（物流）の道路利用の評価項目に、地域住民からの視点（通勤・通学等の生活交通）における評価項目を追加。 ・イラストと吹き出しで、回答者が通過ルートについて重視すべき・配慮すべきポイントについてイメージし易いように工夫。 ・一宮西港道路が連絡する名古屋港の重要性や地域に与える影響について参考資料を作成。	P6~9
・地域の産業開発等を促す契機となる道路のため、経済界や地方公共団体等が求める声を、ヒアリングを通して意向を十分に拾い上げてほしい。	・地方公共団体及び経済界（中部経済連合会、名古屋商工会議所、地元商工会等）へ下記点を踏まえてヒアリングを実施。 【地方公共団体】まちづくり（開発計画・都市計画）の状況・今後の意向を確認し、まちづくりにおいて道路企画側で求められるものを確認 【経済界】経済界が道路に求める機能等を確認 前回よりヒアリング実施対象を6機関増加	P21~23

1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容②

○ 一宮西港道路の重要性が伝わるように、周辺地域の課題及び課題解決のための政策目標が分かり易い資料構成に工夫。

意見聴取における説明資料の工夫

資料：地域の課題と課題解決のための政策目標・ルート帯案の設定

変更後：第2回意見聴取配布資料

地域の課題と課題を解決するための目標設定

周辺地域の課題及び課題解決のための政策目標が分かり易い資料構成に工夫

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

物流

課題：名古屋港と北陸地域の広域アクセス性

- ①名古屋港と北陸地域を結ぶ南北の広域ネットワークには、一宮JCT以南にミ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

防災

課題：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

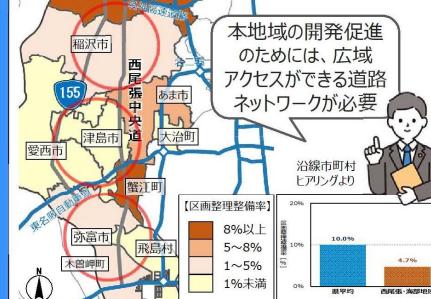
- ・災害時のアクセス道路が主要道路のみで不足している
- ・住民の避難場所として活用できること

まちづくり（地域開発の支援）

課題：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

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



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・福沢市からの高速道路のアクセス性向上

一宮西港道路における課題解決のための目標の設定

政策目標：速達性、定時性の向上による物流活動の支援

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

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
(大気・騒音等)

自然環境への配慮
(動植物等)

景観への配慮
(景観資源等)

工事中の地域への配慮
(現道交通・工事期間等)

経済性への配慮
(道路整備費用等)

対策案の方針：政策目標、配慮すべき事項を踏まえてルート帯案を設定

1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容③

○ 事業目的（物流）の道路利用の評価項目に、地域住民からの視点（通勤・通学等の生活交通）における評価項目を追加。

意見聴取における説明資料の工夫

資料：各案における評価表

変更後：第2回意見聴取配布資料

各案における評価

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）
ルート帶案概要	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	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	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
	計画延長	約27km	約28km	約30km
	速達性、定時性の向上による物流活動の支援	<p>名古屋港を発着する交通の速達性・定時性向上</p> <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 <p>地域産業施設の高速アクセス性向上</p> <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 <p>物流交通と生活交通の分離</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる 	<p>名古屋港を発着する交通の速達性・定時性向上</p> <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 <p>地域産業施設の高速アクセス性向上</p> <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 <p>物流交通と生活交通の分離</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる 	<p>名古屋港を発着する交通の速達性・定時性向上</p> <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 <p>地域産業施設の高速アクセス性向上</p> <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 <p>物流交通と生活交通の分離</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる
政策目標	災害発生における信頼性の高い道路ネットワークの強化	<p>迅速な救援・物資輸送の実現</p> <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） <p>災害時における一時避難場所の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一時避難場所としての機能が発現が見込まれるが他案よりも効果は大きい 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） 	<p>迅速な救援・物資輸送の実現</p> <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） <p>災害時における一時避難場所の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一時避難場所としての機能が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） 	<p>迅速な救援・物資輸送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域防災拠点^{※4}から最寄りIC間の平均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） <p>災害時における一時避難場所の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一時避難場所としての機能が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	<p>地域の高速アクセス性向上</p> <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）^{※6} 現況約66%⇒約74%（8%増加） <p>地域連携の促進</p> <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） 	<p>地域の高速アクセス性向上</p> <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）^{※6} 現況約66%⇒約78%（12%増加） <p>地域連携の促進</p> <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） 	<p>地域の高速アクセス性向上</p> <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）^{※6} 現況約66%⇒約79%（13%増加）
配慮すべき事項	環境への影響	<p>生活環境への影響</p> <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 <p>自然環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート帶案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が少ない <p>景観への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート帶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 	<p>生活環境への影響</p> <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 <p>自然環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート帶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 <p>景観への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート帶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 	<p>生活環境への影響</p> <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 <p>自然環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート帶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 <p>景観への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート帶案に含まれる景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が多い
	工事中の影響	<p>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）</p>	<p>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小さい（工事期間は他案に比べて短い）</p>	<p>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）</p>
	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

事業目的（物流）の道路利用の評価項目に、通勤・通学等の生活交通の評価項目を追加

※4 ETC2.0データ（2022年10月平日平均）図資料、対比台帳による所要時間で算出

※5 ルート延長×設計速度100km/hによる所要時間を算出

※6 IC5km圏に含まれる事業所数（製造業・卸売業）（注1）を算出

（注1） H28経済センサ、（注2）既存のIC5km圏に含まれる事業所を除く

※7 設計速度100km/hによる所要時間（注2）×人口（注3）×面積（注4）で算出

※8 歩行速度2.4km/h（注5）として、徒歩80分（約4.8km）に含まれる距離（津波浸水想定区域内）の人口を算出

※9 歩行速度2.4km/h（注5）として、徒歩80分（約4.8km）に含まれる距離（津波浸水想定区域内）の人口を算出

（注3）津波浸水想定区域の面積（津波浸水想定区域内）に含まれる人口を算出

（注4）西尾張・海部地域の市町村別面積（注3）を算出

（注5）西尾張・海部地域の市町村別面積の平均所要時間（注3）を算出

※6 西尾張・海部地域の市町村別面積（注3）×面積（注4）×人口（注5）×面積（注6）で算出

※7 西尾張・海部地域の市町村別面積の平均所要時間（注3）を算出

（注6）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注7）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注8）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注9）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注10）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注11）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注12）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注13）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注14）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注15）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注16）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注17）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注18）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注19）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注20）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注21）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注22）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注23）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注24）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注25）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注26）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注27）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注28）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注29）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注30）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注31）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注32）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注33）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注34）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注35）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注36）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注37）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注38）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注39）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注40）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注41）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注42）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注43）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注44）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注45）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注46）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注47）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注48）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注49）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注50）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注51）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注52）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注53）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注54）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注55）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注56）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注57）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注58）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注59）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注60）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注61）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注62）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注63）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注64）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注65）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注66）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注67）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注68）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注69）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注70）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注71）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注72）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注73）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注74）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注75）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注76）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注77）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注78）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注79）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注80）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注81）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注82）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注83）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注84）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注85）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注86）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注87）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注88）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注89）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注90）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注91）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注92）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注93）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注94）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注95）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注96）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注97）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注98）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注99）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注100）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注101）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注102）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注103）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注104）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注105）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注106）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注107）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注108）西尾張・海部地域の市町村別面積の各ケースで算出

（注109）西尾張・海部地域の市町村別面

1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容④

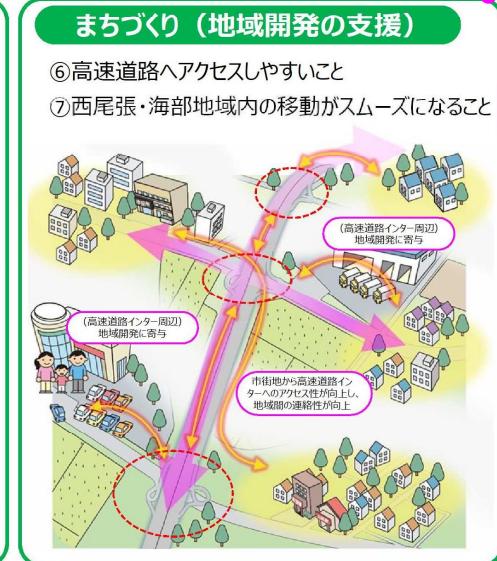
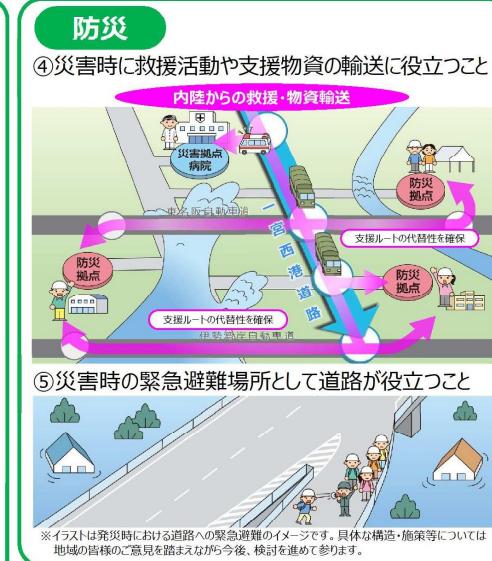
○ イラストと吹き出しで、回答者が通過ルートについて重視すべき・配慮すべきポイントについてイメージし易いように工夫。

意見聴取における説明資料の工夫

資料：ルート帯を検討する上で重視すべき事項

変更後：第2回意見聴取配布資料

一宮西港道路の通過ルートの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お聴かせください



重視すべきポイントについて、ポイント毎に整備効果をイメージイラストや吹き出しで補足

配慮すべき事項について、新設と現道活用案でイメージし易いようにイラストを追加

1. 検討の流れ 1-3) 前回審議内容⑤

- 一宮西港道路が連絡する名古屋港の重要性や地域に与える影響について参考資料を作成。

意見聴取における説明資料の工夫

資料：《参考》名古屋港のポテンシャル

追加：第2回意見聴取配布資料

貿易額や貨物量及び身近な例を用いて名古屋港の重要性や地域に与える影響について参考資料を作成

《参考》名古屋港のポテンシャル

- ① 名古屋港は、主要な国際貿易港であり、貿易総額・取扱貨物量も全国1位を誇っています。
- ② 名古屋港が全国にもたらす経済波及効果は約56兆円。名古屋港の経済活動により、雇用創出や税収等の幅広い効果があり、愛知県の活性化に寄与しています。
- ③ 日常生活に必要な食料品、家具、衣服など、多くのものが名古屋港を経由してみなさんのもとに届けられています。

日本一の名古屋港



■ 取扱貨物量（2022年）



■ 主な取扱品目



名古屋港がもたらす経済効果

全国への
経済波及効果
約56兆円

名古屋港が全国に
もたらす経済波及効果は
約56兆円。

県外
約76万人
約35 %
全国合計
雇用創出効果
約216万人

名古屋港の経済活動に
より創出される雇用者数は
約216万人。
そのうち
愛知県内は約140万人。
(県内就業人口の約38%)

愛知県
約2,661億円
約37 %
7,125億円

名古屋港が
関わることで生み出された
愛知県税収入は
約2,661億円。
(県税収額の約37%に相当)

地域のくらしを支える名古屋港



愛知県民が購入する
食料品の約16 %
は名古屋港経由です。



愛知県民が購入する
家具の約58 %
は名古屋港経由です。



愛知県民が購入する
衣服の約88 %
は名古屋港経由です。

※名古屋港管理組合提供写真を一部加工して使用

2. 第2回意見聴取の結果

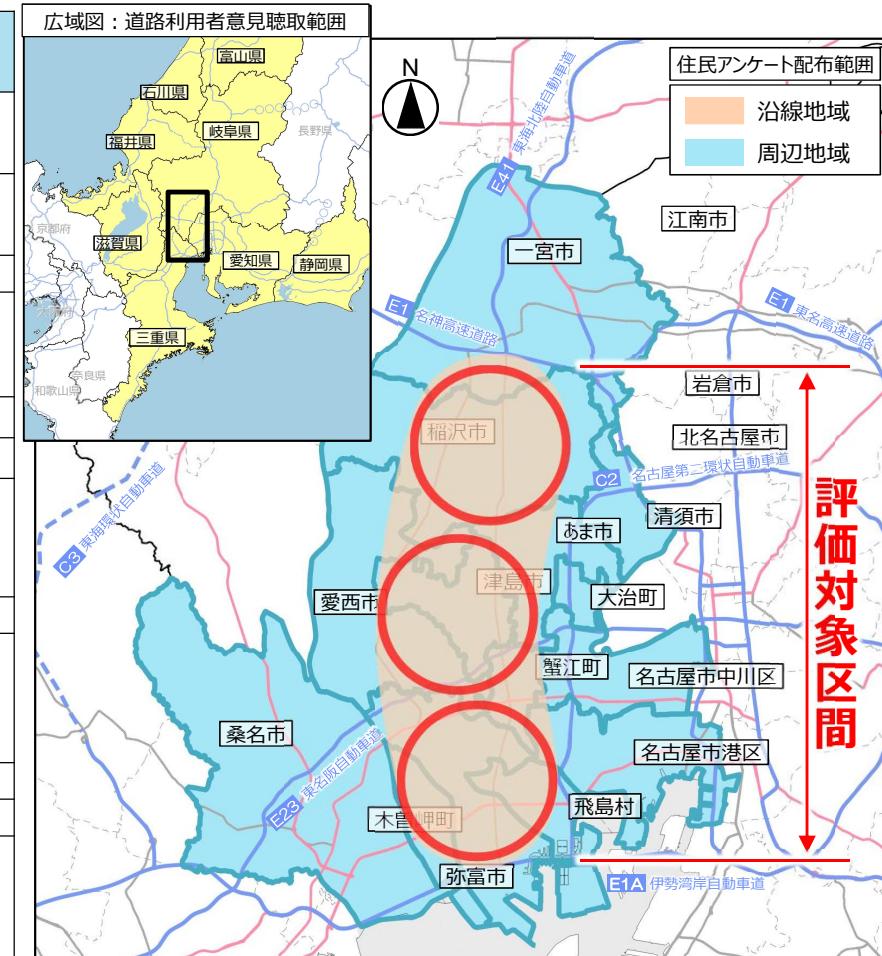
2. 第2回意見聴取の結果 2-1) 意見聴取の概要

- 意見聴取期間は、令和6年7月22日～令和6年10月4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
	地域住民	沿線	対象詳細			
アンケート	一般道路利用者	郵送回答	・概ねのルート帯が通過する沿線 ^{※1} 住民世帯	159,612	28,906	18%
			・対象地域の全戸に郵送配布	—	204	—
アンケート	一般道路利用者	郵送回答以外 ^{※4}	・概ねのルート帯に隣接する周辺 ^{※2} 住民世帯	57,686	12,866	23%
			・対象地域に無作為抽出にて郵送配布	—	160	—
アンケート	広域道路利用者	小計		217,298	42,136	19%
		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）	—	281	—
		インタビュー	・周辺高速道路のSA/PA利用者	—	328	—
		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（3箇所）	—	16	—
		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	—	3,939	—
			・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)	—		
		小計		—	4,564	—
	道業務利用目的者の	郵送配布		4,095	482	12%
		小計		—	482	—
	合計		—	—	47,182	—
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		—	—	—
		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	—	—	—

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へのバナー貼付・SNS掲載
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6年7月22日～令和6年10月4日（約2ヶ月半）



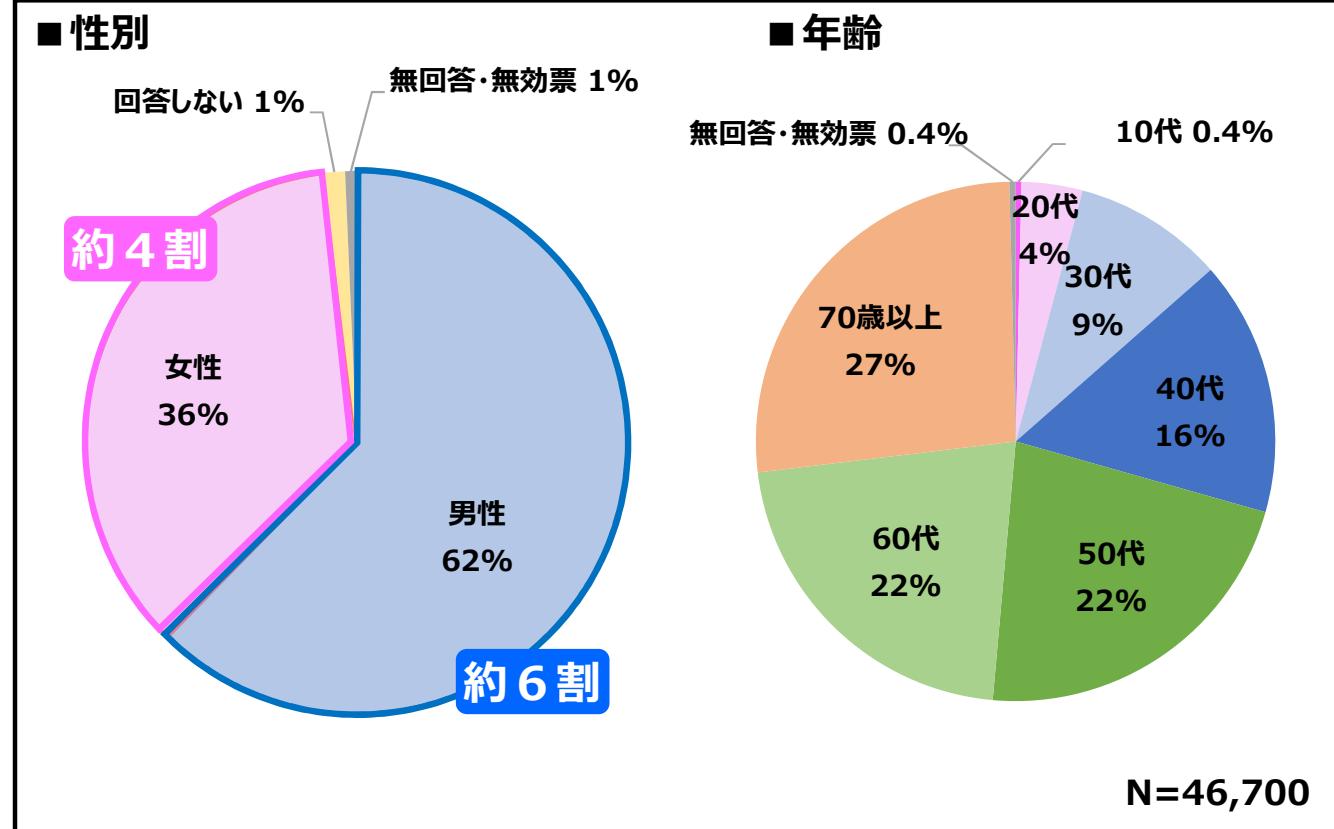
2. 第2回意見聴取の結果 2-2) 回答者属性①

- 地域住民（沿線・周辺）42,136人、広域道路利用者4,564人、事業者482団体から意見聴取を実施。
- 回答者の約6割が男性、約4割が女性。年齢別では、50代以上の割合が高い。

■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）	42,136
	沿線住民	29,110
	周辺住民	13,026
	広域道路利用者	4,564
事業者		482

■一般道路利用者の属性



沿線地域：概ねのルート帯が通過する地区

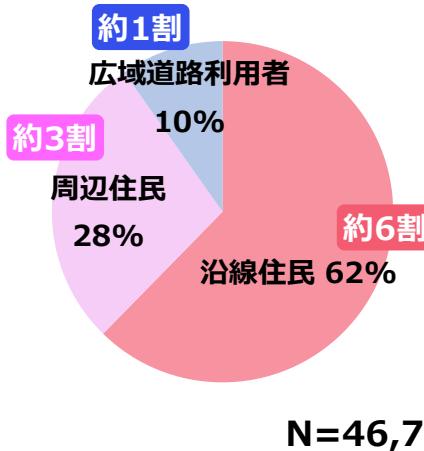
周辺地域：概ねのルート帯が通過する市町村及びその隣接市町村

2. 第2回意見聴取の結果 2-2) 回答者属性②

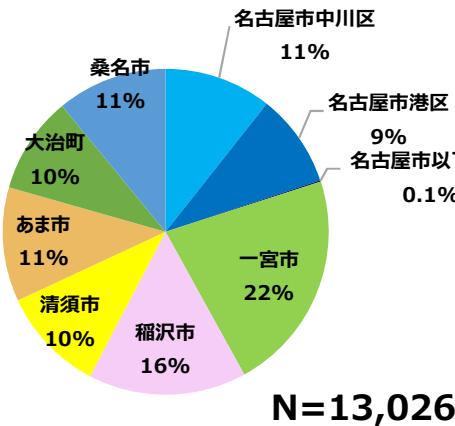
- 回答者の居住地は沿線住民は約6割、周辺住民は約3割、広域道路利用者は約1割であった。
- 広域道路利用者の居住地は路線が通過する愛知県のほか、岐阜県は約3割、三重県は約2割と隣接県から多く意見を得た。
- 事業者の所在地は三重県が最も多く約5割。また、愛知県は約4割であった。業種は運送業が最も多く、約9割を占める。

■一般道路利用者の居住地別回収状況

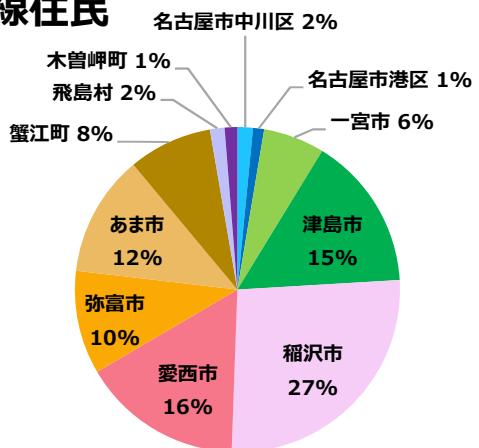
■道路利用者分類



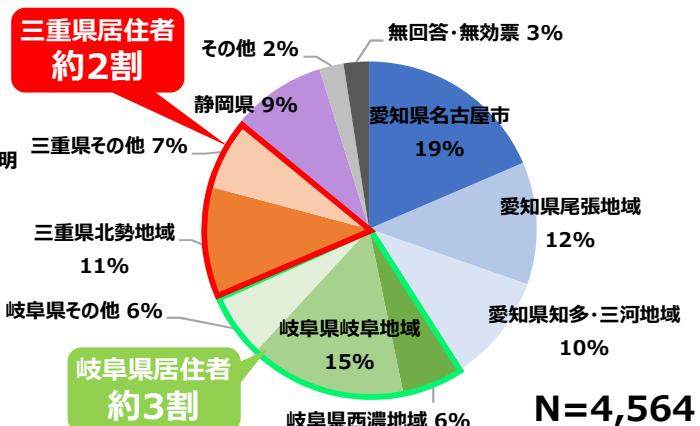
■周辺住民



■沿線住民

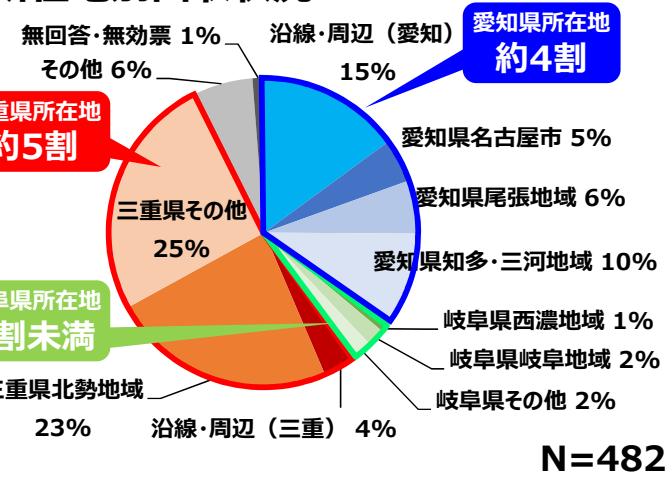


■広域道路利用者

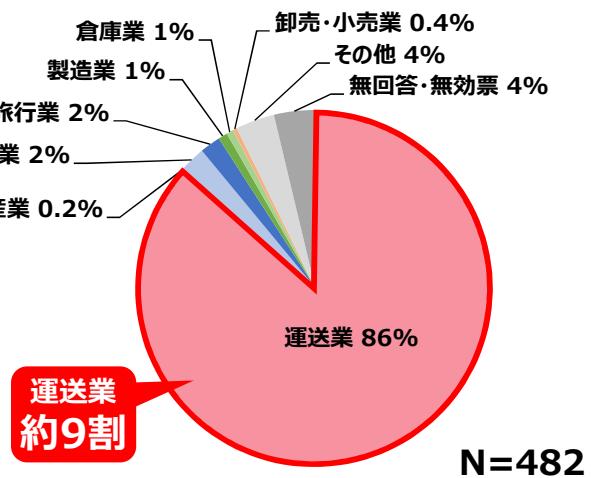


■事業者

■所在地別回収状況



■業種



沿線地域：概ねのルート帯が通過する地区

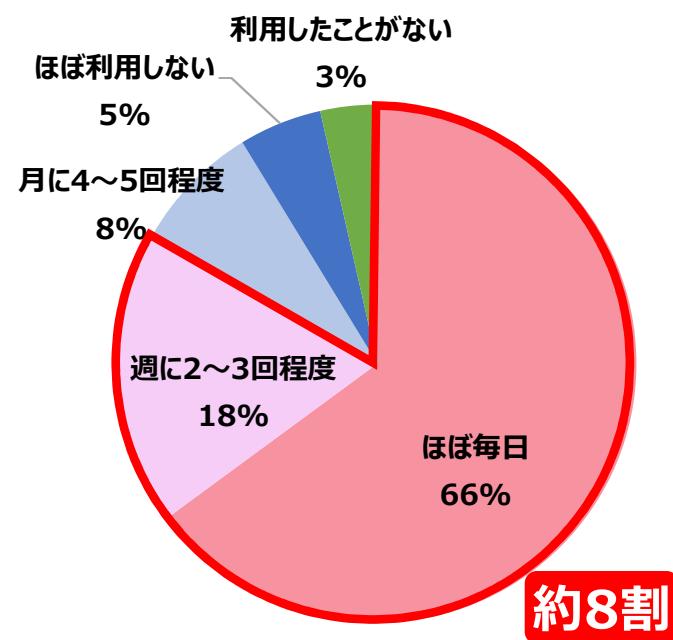
周辺地域：概ねのルート帯が通過する市町村及びその隣接市町村

2. 第2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

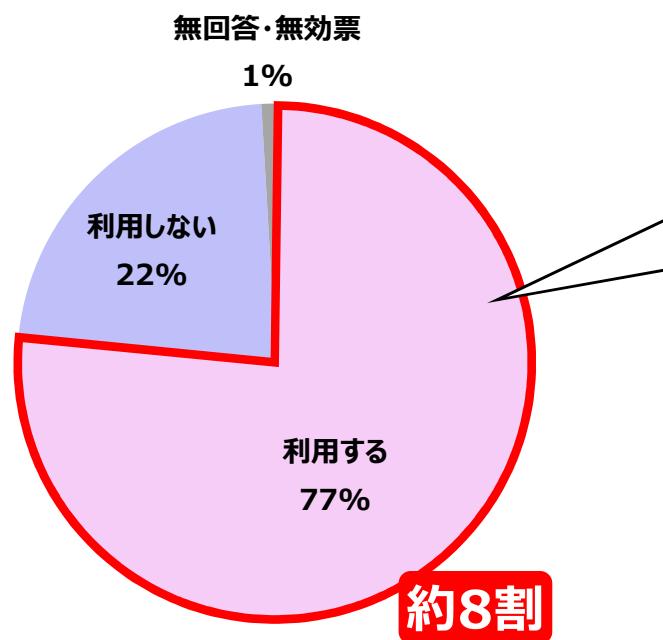
①一般道路利用者の自動車利用頻度と計画路線周辺道路利用状況

- 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。
- 利用目的は、約4割が「日常的な買い物・通院等」、次に「仕事」、「観光・レジャー」がそれぞれ約2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8割となっている。

■自動車の利用頻度

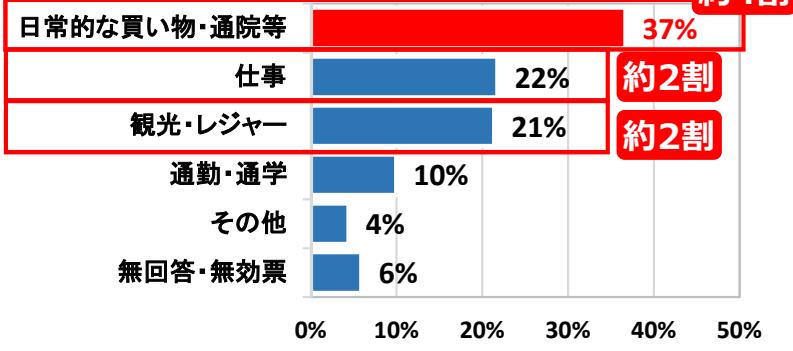


■計画路線周辺道路の利用状況

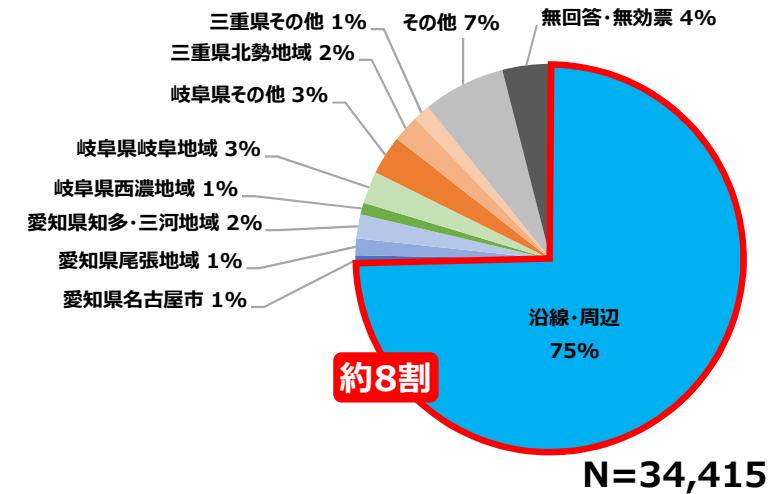


■計画路線周辺道路の利用目的と目的地

■利用目的



■目的地



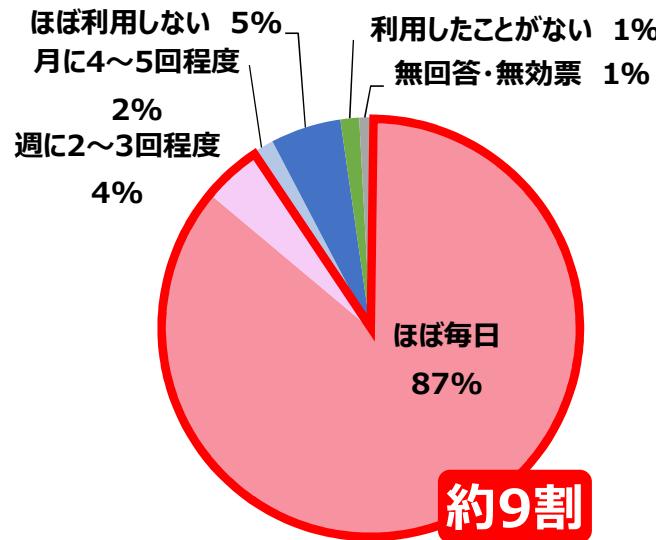
※自動車の利用頻度が下記に該当する回答は除外
・「利用したことがない」の回答者
・「無回答・無効票」

2. 第2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

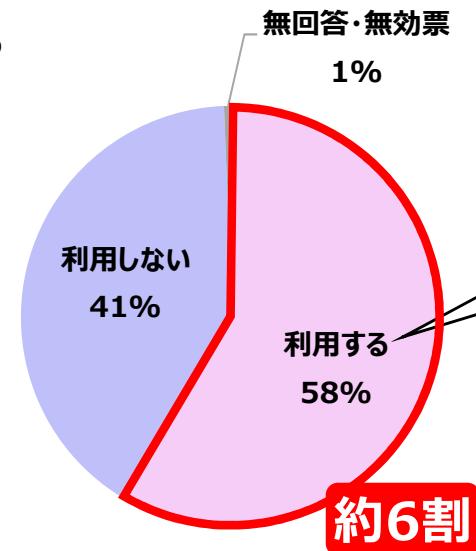
②事業者の自動車利用頻度と計画路線周辺道路利用状況

- 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6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8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は約8割、地域外の出発地または目的地のうち、岐阜や三重など南北方向への流動を伴うものは約7割

■自動車の利用頻度

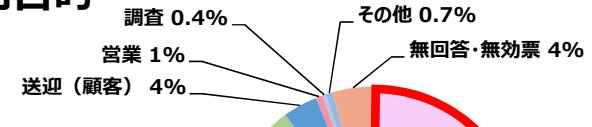


■計画路線周辺道路の利用状況



■計画路線周辺道路の利用目的と目的地

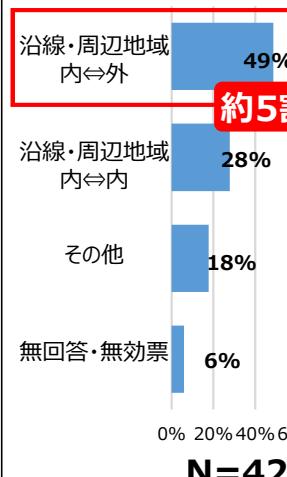
■利用目的



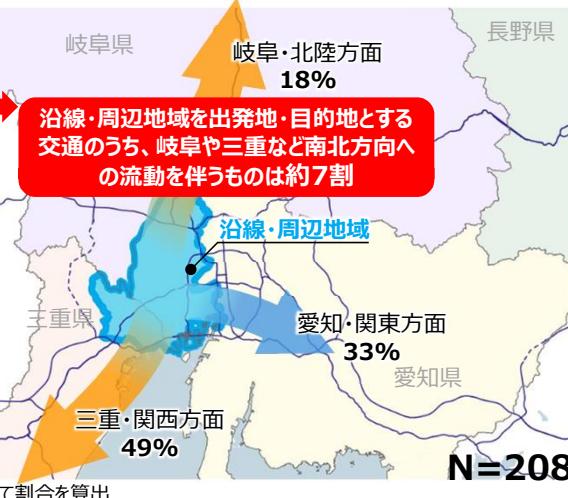
運送・運搬
約8割

N=277

■出発地・目的地 (複数回答)



<沿線・周辺地域を出発地・目的地とする内外交通の主な流動>



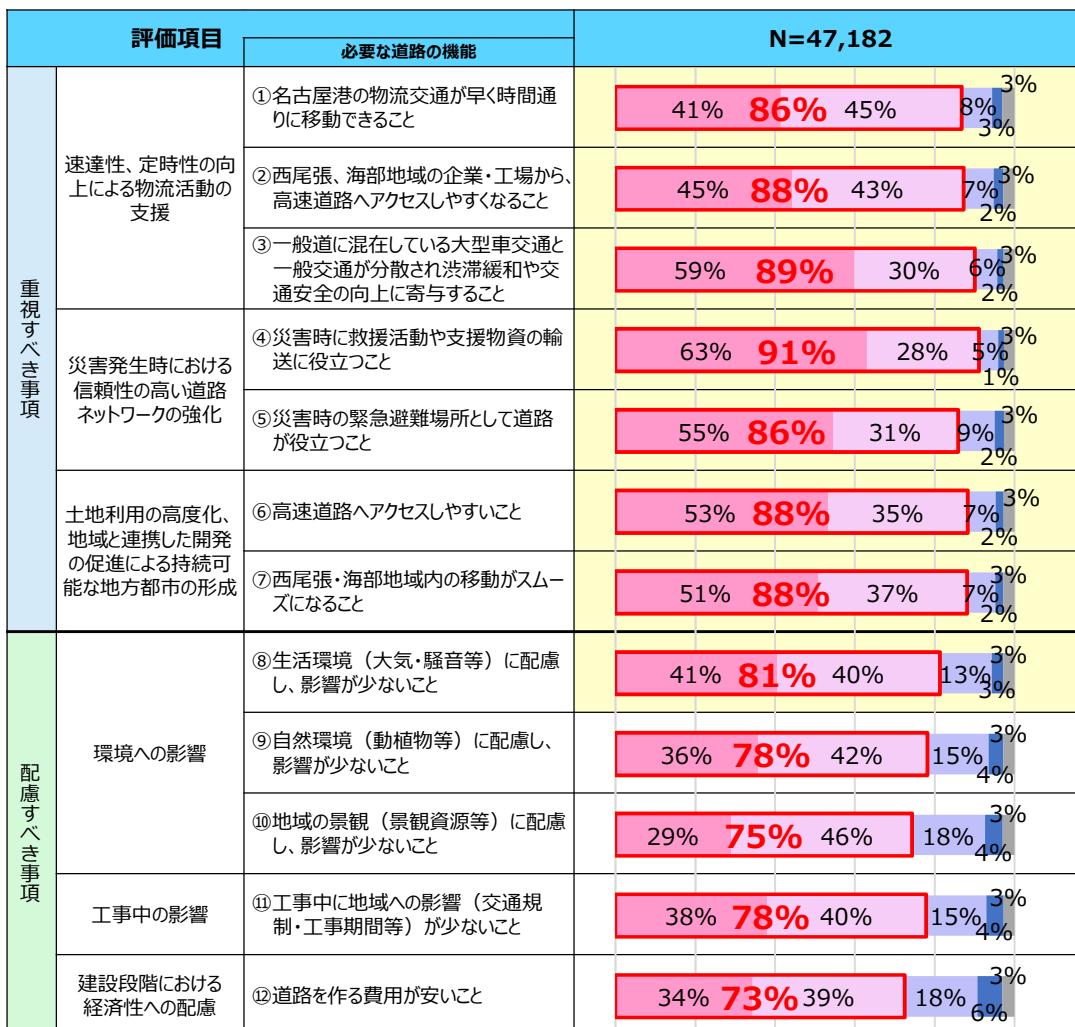
※自動車の利用頻度が下記に該当する回答は除外
・「利用したことがない」の回答者
・「無回答・無効票」

※出発地・目的地は、回答数を分母として割合を算出

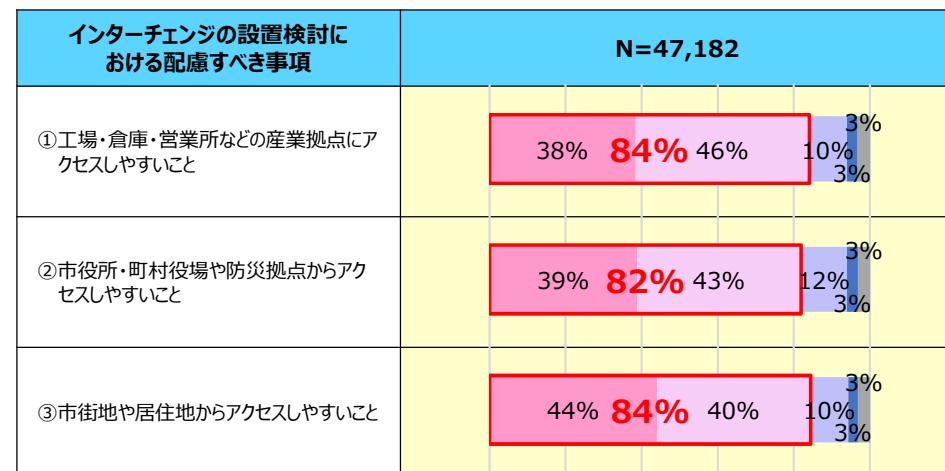
2. 第2回意見聴取の結果（全体） 2-4) ルート帯案・インターチェンジの配置について

- 重視すべき事項（①～⑦）は、全ての項目で約9割が重視すべきと回答しており、特に防災の項目（④）への関心が高い。
- 配慮すべき事項（⑧～⑫）は、全ての項目で7割以上が配慮すべきと回答しており、特に生活環境（⑧）への関心が高い。
- インターチェンジの設置における配慮事項は、いずれの項目（①～③）でも8割以上が配慮すべきとして回答している。

Q: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ことは何ですか。【4段階評価】



Q: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。【4段階評価】

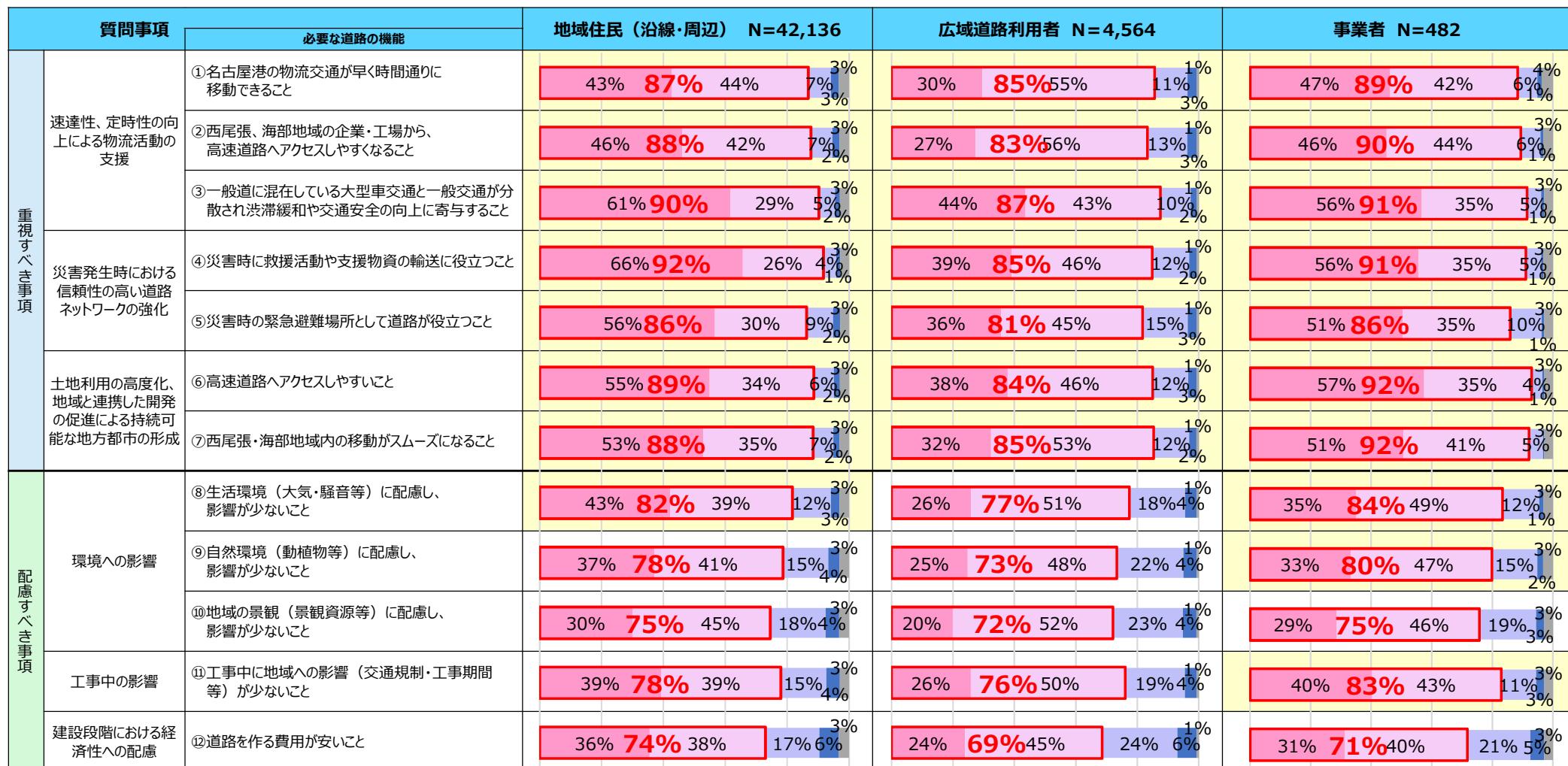


- : 8割以上が重視すると回答があった項目
- 強くそう思う
- どちらかというとそう思う
- どちらかというとそう思わない
- 全くそう思わない
- 無回答・無効票

N=47,182

2. 第2回意見聴取の結果（対象別） 2-5) 質問1.ルート帯案に関すること

- 地域住民（沿線・周辺）及び事業者は、重視すべき事項（①～⑦）が約9割、配慮すべき事項（⑧～⑫）では、7割以上が重視・配慮すべきと回答。また、地域住民（沿線・周辺）は、「④災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと」、事業者は「⑥高速道路へアクセスしやすいこと」、「⑦西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること」を重視する意見が多い。
- 広域道路利用者は、重視すべき事項（①～⑦）が8割以上、配慮すべき事項（⑧～⑫）では、約7割が重視・配慮すべきと回答。また、「③一般道に混在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること」を重視する意見が多い。



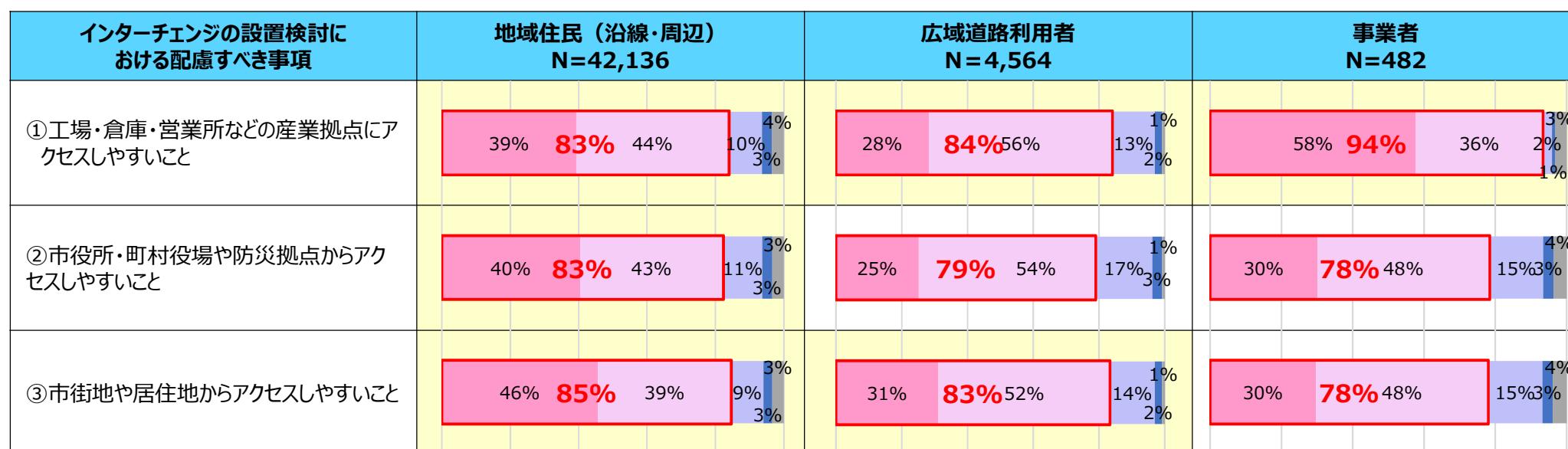
: 8割以上が重視すると回答があった項目

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

2. 第2回意見聴取の結果（対象別） 2-6) 質問2.インターチェンジの配置に関するこ

- 地域住民（沿線・周辺）の8割以上が、いずれの項目についても配慮すべき事項と回答しており、特に「③市街地や居住地からアクセスしやすいこと」を配慮すべきとする意見が多い。
- 広域道路利用者の8割以上が、「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」、次いで「③市街地や居住地からアクセスしやすいこと」を配慮すべきと回答。
- 事業者の9割以上が、「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」を配慮すべきと回答。

■インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項



■ : 8割以上が重視すると回答があった項目

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

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 2-7) アンケート自由意見①

- 自由回答に寄せられた主な意見としては、ルート帯案の検討で重視・配慮すべき事項に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整備の期待やインターチェンジに求める機能に関するものが多く挙げられた。
- また、一宮西港道路と併せて路線が接続する周辺道路の整備や早期開通を求める意見が寄せられた。

評価項目		必要な道路の機能	自由意見
重視すべき事項	速達性、定時性の向上による物流活動の支援	①名古屋港の物流交通が早く時間通りに移動できること ②西尾張、海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること ③一般道に混在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること	・一宮西港道路の開通により、一宮ジャンクションの 交通渋滞緩和や物流効率の向上 などが望めると思う。（名古屋市/50代男性） ・ 海部地域から名神や東海北陸への接続 をスムーズにもらいたい。（愛西市/60代男性） ・名古屋港にアクセスする 産業車両と一般生活車両 が干渉し渋滞を招かないようルート分けに配慮すべき。（蟹江町/20代男性） ・ 仕事や物流のトラックが生活道路に流入することのない ようにして欲しい。（飛島村/60代女性） ・他の高速道路も考慮の上、 地域全体で高速道路へのアクセス性向上、交通状況の改善が図られるルート案 として欲しい。（稻沢市/30代男性） ・ 伊勢湾岸道と東名阪道と東海北陸道を結んで欲しい。 （津島市/60代女性）
	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	④災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと ⑤災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと	・この地域は海拔ゼロメートル地域であり地震災害による液状化も懸念されている。 災害時にも耐えられる強い高速道路の建設 を望む。（名古屋市/50代女性） ・南海トラフ地震での活用が期待できる 避難できる場所や輸送道路としての活用ができる道路 にして欲しい。（津島市/30代女性） ・津波などの 災害時に避難場所として利用できる 高架が良い。（木曽岬町/50代男性） ・伊勢湾台風で水没し堤防に逃げた経験から、 避難も出来る道路 を作つて欲しい。（あま市/70歳以上男性） ・防災の視点での道路整備が重要。能登半島沖地震の例を考えると、 道路が救助・復興の重要なインフラである。 （大治町/50代男性）
	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	⑥高速道路へアクセスしやすいこと ⑦西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること	・物流時間や工事費も大切なことだが、 地域開発や利便性といった要素を重視 して進めていただきたい。（愛西市/70歳以上男性） ・稻沢・津島地域は高速道路へのアクセス性が周辺地域と比べて著しく悪いため、 名神・東海北陸・東名阪道 のいずれにも、 スムーズに短時間でアクセスできる高規格な道路 が欲しい。（稻沢市/30代男性）
配慮すべき事項	環境への影響	⑧生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないと ⑨自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないと ⑩地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないと	・ 住宅地への騒音、交通量の増加に配慮 すること。（津島市/50代男性） ・津島地区など 歴史的価値のある地域は周辺も含めて開発は避けるべき。 （蟹江町/40代男性） ・ 生活環境・自然環境・景観に配慮 したルートにして欲しい。（一宮市30代男性）
	工事中の影響	⑪工事中に地域への影響（交通規制・工事期間等）が少ないと	・ 工事中の、一般道の交通規制による混雑がとても心配 ですが一宮西港道路の早期実現を期待。（大治町/30代男性） ・ 工事期間中の周辺道路の渋滞緩和、工期の短縮 をして欲しい。（一宮市/60代男性）
	建設段階における経済性への配慮	⑫道路を作る費用が安いこと	・ 工事に要する時間（期間）と費用を総合的に考慮すべき だと思う。（清須市/40代女性） ・予算と実際の費用が大きく異なるような、甘い計画をたてないようお願いしたい。税金が使われることを意識した計画立案を望む。（弥富市/30代男性）
その他			・物流・産業の発展だけでなく、津島市・佐織町等歴史の有る 都市観光の発展にも道路整備 して欲しい。（弥富市/60代男性） ・慢性的な渋滞箇所の解消のためにも、 早期に具体化 をしてもらいたい。（岐阜市/50代男性）

2. 第2回意見聴取の結果 2-7) アンケート自由意見② インターチェンジ配置について

- 自由回答に寄せられたインターチェンジに関する主な意見は、路線が通過する地域において新設インターチェンジの整備への期待やインターチェンジに求める機能に関するものが多く挙げられた。
- また、既存のインターチェンジに関する利便性向上を求める意見が多く寄せられた。

インターチェンジの設置検討における配慮事項	自由意見
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	<ul style="list-style-type: none"> 既存の高速道路のインターチェンジを活用することで高速道路同士の行き来を円滑にすること。（愛西市/20代男性） 工業団地に合わせたインターチェンジの建設をして欲しい。（津島市/50代男性） 物流交通や通過交通車両のアクセスが改善されると良いと思う。（春日井市/50代女性） 主要道路の近くにインターチェンジは必要だが、工業地帯である名古屋港周辺などは道路が混むことから、工業地帯にインターチェンジがあつても良いと思う。（飛島村/50代女性）
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	<ul style="list-style-type: none"> 市役所へのアクセス（支援物資の輸送）。（稲沢市/30代男性） 災害時に移動しやすい場所にあると良いのではと強く思う。（弥富市/70代女性） 耐震性を高め、地震や津波などの災害時に近隣住民などが避難しやすいインターチェンジの配置を考えて欲しい。（名古屋市/60代男性）
③市街地や居住地からアクセスしやすいこと	<ul style="list-style-type: none"> 尾張西部のうち、一宮・稲沢・津島を結ぶ交通網が脆弱なため、こうした地域にインターチェンジが設置されると当該地域の活性化に繋がると思う。（稲沢市/40代男性） 愛知県西部に企業誘致の促進、労働者の増加、人口増加に繋がるようなインターチェンジの設置が望ましい。（津島市/30代女性）
その他	<ul style="list-style-type: none"> インターチェンジ付近の住宅、商業地、学校などへの交通安全対策が必要。（蟹江町/70歳以上男性） インターチェンジから出た時のスムーズな合流が出来る様なインターチェンジを望む。（桑名市/50代女性） 一宮稲沢北ICを利用する大型車が一般道に増えていることから、大型車が集落内的一般道を巡回する事がなくなるようにして欲しい。（一宮市/50代女性） インターチェンジ周辺の一般道との接続により、交通集中など地域住民の生活に影響が出ないようにして欲しい。（あま市/40代男性）

2. 第2回意見聴取の結果 2-8) ヒアリング結果① 重視すべき事項

- 名古屋港と岐阜の産業集積地との定時性・速達性の確保、物流車両と一般車両の分離による生活道路の安全性の向上や災害時における防災拠点へのアクセス性への考慮、一時避難場所としての活用に多くの意見が関係機関から得られた。
- また、道路計画を契機とした西尾張・海部地域の企業誘致や雇用創出、地域の活性化に期待する意見が挙げられた。

評価項目	必要な道路の機能	ヒアリング意見
重視すべき事項	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"> ①名古屋港の物流交通が早く時間通りに移動できること ②西尾張、海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること ③一般道に混在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること <ul style="list-style-type: none"> ・自動車や航空機などモノづくりの集積地である西尾張や岐阜南部地域と、名古屋港や沿線をはじめとする物流拠点や工場との定時性の確保や速達性の向上。（商工会議所） ・一般道の渋滞により時間を取られるので、一宮ジャンクションから名古屋港間に道路が出来ると交通が分散され渋滞緩和に期待が出来るので是非作って欲しい。（物流事業者） ・名古屋港や一宮西港道路沿線に立地する物流倉庫や事業所を発着する大型トラック等が利用しやすくなるルートになること。（港湾） ・一宮西港道路が出来ると一般道で複数の顧客回りをする車両と名古屋港に向かう交通が分散されるので進めて欲しい。（物流事業者） ・貨物車両が、一般道へ流出し、狭小道路に貨物車両が入り込まないルートを選別されたい。（警察）
	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"> ④災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと ⑤災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時を主体とした防災拠点施設等へのアクセス性に考慮しつつ、通常時においては尾張西北部地域の広域二次救急医療圏内での地域医療の連携強化を図ることが有効なルート帯に整備されること。（消防） ・震災等大規模災害が発生した場合、災害現場へアクセス道路網が必要不可欠。この地域は海拔ゼロメートル地帯で地盤も軟弱なため、被災地への支援活動・物資輸送に必要な基幹広域道路の道路網整備をスピード感を持って進めて頂きたい。（道の駅） ・日本最大の海拔ゼロメートル地帯を有する地域であることから、通過地域の広域防災拠点や市役所等へのアクセスが容易であり、災害時の円滑な救援・物資輸送に寄与するルートが望ましい。合わせて、津波浸水想定区域における緊急避難場所としての機能発現に寄与するルートが望ましい。（地方公共団体） ・高架道路であると垂直避難場所として活用できるため、高架道路ということが重要である。（地方公共団体）
	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"> ⑥高速道路へアクセスしやすいこと ⑦西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること <ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路で計画されている直結次世代型物流拠点のように、高速道路・民間構想・地域が一体となり取り組めること。（地方公共団体） ・一宮西港道路の整備により、名古屋港の取扱貨物量や貿易額の増加に寄与する産業の立地や雇用の創出を誘発すること。（港湾） ・交通アクセスが整備されることで、尾張西部を中心とした毛織物産地である尾州地域の観光連携がしやすくなることを望む。（観光）

2. 第2回意見聴取の結果 2-8) ヒアリング結果② 配慮すべき事項・その他

- ルート対案を検討するにあたり配慮すべき事項について、騒音や振動といった生活環境への配慮の意見があった。
- また、工事中の交通規制による現道交通への懸念、工事期間をなるべく短期にするなどの現道への影響を緩和する工夫をどの団体・関係機関からも共通して挙げられた。
- 道路整備に関する費用に関しては、必要な機能・構造を担保した上で必要な財源を確保し、可能な限り負担を軽減すべきとの意見が挙げられた。

評価項目		ヒアリング意見
配慮すべき事項	必要な道路の機能	
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ⑧生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないとこと ⑨自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないとこと ⑩地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないとこと <ul style="list-style-type: none"> 市街地近くを通そうとすればするほど、工事中の騒音や移転への配慮等が必要と考える。極力市街地への影響が無いようにして欲しい。（地方公共団体） 学校や文化施設などへの騒音や振動の影響が少なくなるようにすること。（地方公共団体） 環境（植物の生息や育生、景観資源、史跡等）についても当然、配慮すべきと考える。（道の駅） 新幹線や鉄道などへの影響が少ないとこと。（地方公共団体） 国分寺跡等の文化財の保存は配慮してほしい。（地方公共団体） カーボンニュートラルへの貢献（渋滞解消、インフラの低炭素化など）。（地方公共団体）
	工事中の影響	<ul style="list-style-type: none"> ⑪工事中に地域への影響（交通規制・工事期間等）が少ないとこと <ul style="list-style-type: none"> 施工期間中は既存ルートの幅員減少や代替ルート利用などの影響に加え、工事車両の運行や渋滞発生など周辺地域に大きな影響が及ぶこととなるため、施工期間が可能な限り短期となることが望ましい。（商工会） 工事中の交通規制により発生する一般道からの迂回に伴う交通影響が少ないとこと。（地方公共団体）
	建設段階における経済性への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ⑫道路を作る費用が安いこと <ul style="list-style-type: none"> より早く道路整備の恩恵を受けられることが重要。有料道路事業など事業スキームの検討や財源確保、そのために必要な法整備等をお願いしたい。（地方公共団体）
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 河川の堤防を通って岐阜県に抜ける交通が多く、そこに向かうために市街地の道路を大型車が通り抜けていくため、南北のしっかりした道路が出来るのは有難い。（地方公共団体） 制限速度の設定。速達性・定時性の観点から当初から高い速度設定が必要なのでは。（商工会議所） 高速道路建設に伴って整備される一般道（側道）においてもスムーズな交通ができるよう、交差点形状の工夫や、信号設置箇所の検討等を行うこと。（地方公共団体） 当市観光振興事業にとって、新たな風と人流をもたらす良い契機になることから、早期事業化を期待している。（観光協会）

2. 第2回意見聴取の結果 2-8) ヒアリング結果③ インターチェンジ配置について

- 物流では、名古屋港や物流拠点からの利便性を考慮した配置を望む意見があった。
- 防災では、防災拠点へのアクセス性および住民の一時避難場所としての活用できる運用や機能整備に関する意見が多く挙げられた。
- インターチェンジの配置による地域のアクセス性の向上や沿線市町村の地域活性化への期待の声が挙げられた。

インターチェンジの設置検討における配慮事項	ヒアリング意見
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	<ul style="list-style-type: none"> ・2024年問題も関係して輸送効率を上げたい機運が益々高まっており、物流事業者の立地に近いところに配置されると良いと思う。（トラック協会） ・一宮西港道路の終点となる伊勢湾岸自動車道付近へのインターチェンジの設置について、名古屋港利用者の利便性を考慮し、伊勢湾岸自動車道の南側へインターチェンジを設置、またはランプの先線をふ頭に近づけて欲しい。（港湾）
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	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時において防災拠点にアクセスしやすいこと。（地方公共団体） ・発災した際、市内を流れる日光川を越えて西側の住民が避難できるのかということを考えると、日光川から西側地域の避難に使えるようにインターチェンジを配置して欲しい。（地方公共団体） ・浸水被害等に対応した避難施設としての機能を付加してほしい。（消防）
③市街地や居住地からアクセスしやすいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・ハーフインターチェンジを組み合わせるなど、沿線市町村の地域活性化に繋がるよう、柔軟なインターチェンジ配置の検討をお願いする。（地方公共団体） ・市南西部地域から高速道路へのアクセス性が向上する位置を考慮してほしい。（地方公共団体）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・一般道と接続する部分で渋滞が起こらないように道路の規格や構造について一般道の改良（荷待ち車両が待機できる幅員や駐車場所を設ける等）も検討に含めて頂けると良い。（公共交通機関） ・インターチェンジができたら、物流拠点の整備、企業立地、まちづくりの観点でよい影響があると思っている。（地方公共団体） ・県境の限られた橋梁に交通が集中しない設置位置、設置数とすること。（地方公共団体） ・インターチェンジは幹線接続になると想定されるが現道の交差点とインターチェンジが近すぎると、現道の交通容量がパンクすることが予想されるため、離したほうが良い。（警察） ・稻沢市内から西尾張中央道を走行して名神高速道路を利用する場合、一宮西インターチェンジから進入することになるので、そのためには一宮西インターチェンジを越えてかなり北上し、どこかの交差点でUターンしなければならないため、一宮稻沢北インターチェンジにて直接名神高速道路に乗り降りできるよう改良をお願いしたい。（観光協会） ・インターの配置等が決まれば、その配置計画を踏まえて開発を考えいくことになると思う。（地方公用団体）

2. 第2回意見聴取の結果 2-9) まとめ①

- アンケート結果やヒアリング結果から、ルート案を検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項について以下の通り確認ができた。
- 特に、重視すべき事項（①～⑦）では、全ての道路利用者の8割以上が重視すべきと回答。

■ルート帯案を検討する際に重視・配慮すべき事項

評価項目	必要な道路の機能	住民（沿線・周辺） N=42,136		広域道路利用者 N=4,564		事業者 N=478		ヒアリング意見（例）	意見聴取結果を踏まえた重視・配慮すべき事項
		43% 87% 44%	3% 7% 3%	30% 85% 55%	1% 11% 3%	47% 89% 42%	4% 6% 1%		
重視すべき事項	①名古屋港の物流交通が早く時間通りに移動できること	43% 87% 44%	3% 7% 3%	30% 85% 55%	1% 11% 3%	47% 89% 42%	4% 6% 1%	● 製造業の集積地である西尾張や岐阜南部地域と、名古屋港との定時性の確保や速達性の向上。	○
	②西尾張、海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること	46% 88% 42%	3% 7% 2%	27% 83% 56%	1% 13% 3%	46% 90% 44%	3% 6% 1%	● 沿線地域に立地する物流倉庫や事業所を発着する交通が高速道路を利用しやすくなること。	○
	③一般道に混在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること	61% 90% 29%	3% 5% 2%	44% 87% 43%	1% 10% 2%	56% 91% 35%	3% 5% 1%	● 貨物車両が、一般道へ流出し、狭小道路に貨物車両が入り込まないルートを選別されたい。	○
	④災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと	66% 92% 26%	3% 4% 1%	39% 85% 46%	1% 12% 2%	56% 91% 35%	3% 5% 1%	● 海抜ゼロメートル地帯で地盤も軟弱なため、被災地への支援活動、物資輸送に必要な基幹広域道路の道路網整備が必要。	○
	⑤災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと	56% 86% 30%	3% 9% 2%	36% 81% 45%	1% 15% 3%	51% 86% 35%	3% 10% 0%	● 高架道路であると垂直避難場所として活用できるため、高架道路ということが重要。	○
	⑥高速道路へアクセスしやすいこと	55% 89% 34%	3% 6% 2%	38% 84% 46%	1% 12% 3%	57% 92% 35%	3% 4% 1%	● 名古屋港の取扱貨物量や貿易額の増加に寄与する産業の立地や雇用の創出を誘発すること。	○
	⑦西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること	53% 88% 35%	3% 7% 2%	32% 85% 53%	1% 12% 2%	51% 92% 41%	3% 5% 0%	● 交通アクセスの整備による西尾張・海部地域や隣接する岐阜地域との連携強化。	○
配慮すべき事項	⑧生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	43% 82% 39%	3% 12% 3%	26% 77% 51%	1% 18% 4%	35% 84% 49%	3% 12% 1%	● 学校や文化施設などへの騒音や振動の影響が少なくなるようにすること。	
	⑨自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと	37% 78% 41%	3% 15% 4%	25% 73% 48%	1% 22% 4%	33% 80% 47%	3% 15% 2%	● 自然環境（植物の生息や育生、景観資源、史跡等）に配慮することが重要。	
	⑩地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないこと	30% 75% 45%	3% 18% 4%	20% 72% 52%	1% 23% 4%	29% 75% 46%	3% 19% 3%	● 地域の景観（景観資源等）への配慮	
	⑪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	39% 78% 39%	3% 15% 4%	26% 76% 50%	1% 19% 4%	40% 83% 43%	3% 11% 3%	● 工事中の交通規制等による地域への影響が可能な限り、短期となることが望ましい。	
	⑫建設段階における経済性への配慮	36% 74% 38%	3% 17% 6%	24% 69% 45%	1% 24% 6%	31% 71% 40%	3% 21% 5%	● 工夫して財源を確保し、将来的な負担を踏まえて費用対効果が見込める事業とすることが重要。	

強くそう思う どちらかというとそう思う どちらかというとそう思わない 全くそう思わない 無回答・無効票 : 8割以上が重視すると回答があった項目 ※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 2-9) まとめ②

- アンケート結果やヒアリング結果から、インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項として以下の通り確認ができた。
- 「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」では、全ての道路利用者の8割以上が配慮すべきと回答。
- 「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」では、住民の8割以上が配慮すべきと回答。

■インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項

評価項目	住民（沿線・周辺） N=42,136	広域道路利用者 N=4,564	事業者 N=478	ヒアリング結果	意見聴取結果を踏まえた配慮すべき事項
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	39% 83% 44% 10% 4% 3% 4%	28% 84% 56% 13% 1% 2% 1%	58% 94% 36% 2% 3% 1% 3%	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送効率が上がるよう、物流事業者の立地に近いところに配置されると良い。 	○
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	40% 83% 43% 11% 3% 3% 3%	25% 79% 54% 17% 1% 3% 1%	30% 78% 48% 15% 4% 3% 4%	<ul style="list-style-type: none"> ● 市南西部地域から高速道路へのアクセス性が向上する位置を考慮してほしい。 ● 浸水被害等に対応した避難施設としての機能を付加してほしい。 	○
③市街地や居住地からアクセスしやすいこと	46% 85% 39% 9% 3% 3% 3%	31% 83% 52% 14% 1% 2% 1%	30% 78% 48% 15% 4% 3% 4%	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線市町村の地域活性化に繋がるよう、柔軟なインターチェンジ配置の検討をお願いする。 	○

■ : 8割以上が重視すると回答があった項目

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

※0.5%未満は非表示

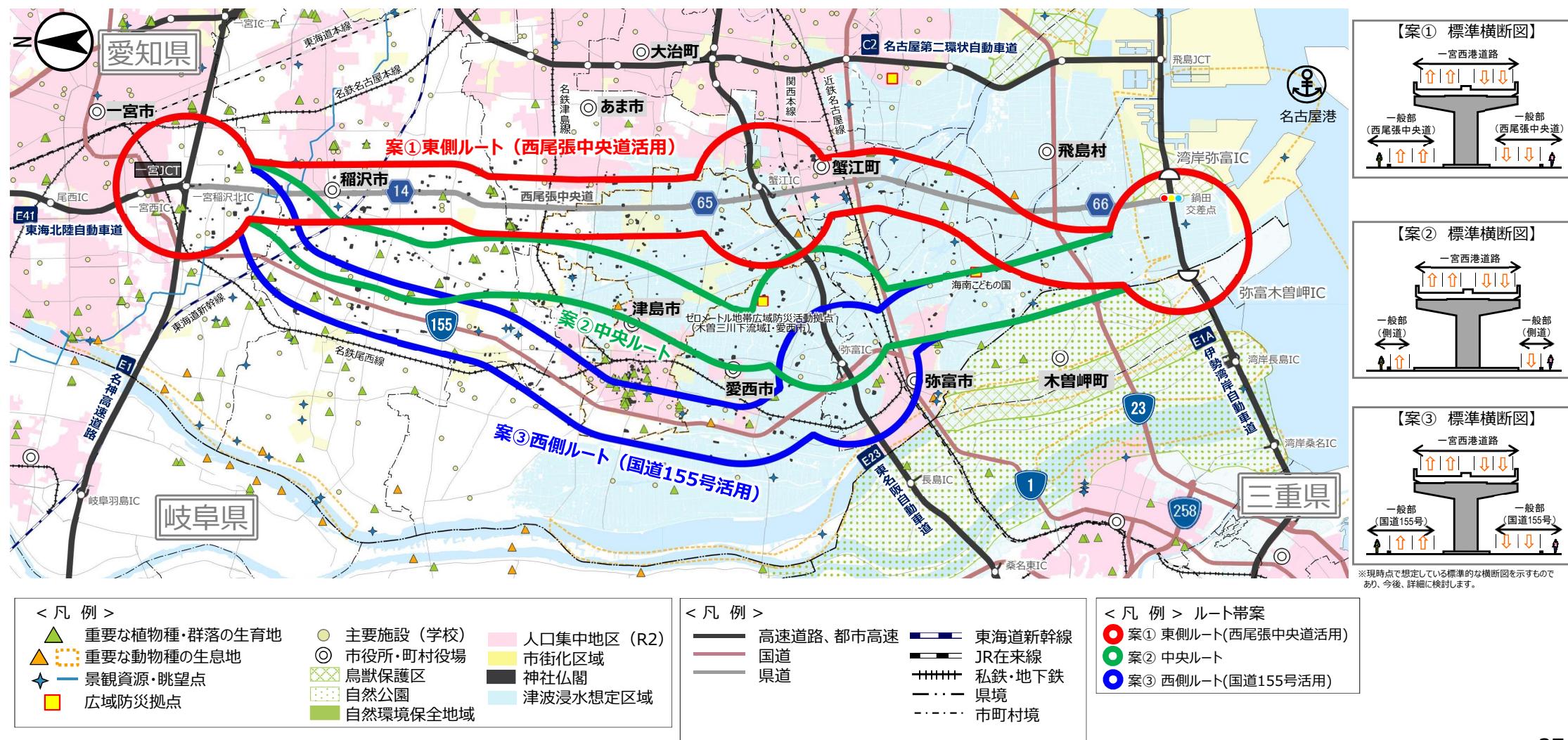
3. 対策方針（原案）の検討

3. 対応方針（原案）の検討 3-1) ルート帯案の検討

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



3. 対応方針（原案）の検討 3-2) ルート帯案の比較・評価

○意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項に基づき比較すると【案② 中央ルート】が最も優位である。

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	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	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
	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	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1,000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1,000箇所
	物流交通と生活交通の分離	物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる
	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	<p>迅速な救援・物資輸送の実現</p> <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） 	<p>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</p> <p>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）</p> <p>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）</p>	<p>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</p> <p>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）</p> <p>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）</p>
	災害時における一時避難場所の確保	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）	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）	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	<p>地域の高速アクセス性向上</p> <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）※6 現況約66%⇒約74%（8%増加） 	<p>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</p> <p>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）</p>	<p>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</p> <p>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）</p>
	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	<p>生活環境への影響</p> <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 	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	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	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	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	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	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	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	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）の数が多い
	工事中の影響	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）	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）	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）既存の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られる広域防災活動拠点（海南など）の、ゼロートル地帯広域防災活動拠点（木曽川三川下流域I：愛西市）を対象

※5 歩行速度2.24km/h（注3）として、徒歩80分（注4）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3）津波避難を想定した避難路、避難施設の配置及び避難誘導について（第3回（国土交通省都市局（平成25年4月）））に示される徒歩での平均避難速度を踏まえ設定

（注4）愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被災予測調査結果（要知根防災会議地震部会（平成26年5月））に示される最短津波到達時間（弥富市84分・飛島村94分）を踏まえ設定

※6 西尾張・海部地域市町村における総人口に対して、IC10分圏域（注5）に含まれる人口（注6）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5）を算出（現況と評価対象区間整備後の各ケースで算出）

（注5）ETC2.0データ（2022年4月～2023年3月平日時間12時間平均）

（注6）R2四勢調査

（注7）R2四勢調査

（注8）R2四勢調査

（注9）R2四勢調査

（注10）R2四勢調査

（注11）R2四勢調査

（注12）R2四勢調査

（注13）R2四勢調査

（注14）R2四勢調査

（注15）R2四勢調査

（注16）R2四勢調査

（注17）R2四勢調査

（注18）R2四勢調査

（注19）R2四勢調査

（注20）R2四勢調査

（注21）R2四勢調査

（注22）R2四勢調査

（注23）R2四勢調査

（注24）R2四勢調査

（注25）R2四勢調査

（注26）R2四勢調査

（注27）R2四勢調査

（注28）R2四勢調査

（注29）R2四勢調査

（注30）R2四勢調査

（注31）R2四勢調査

（注32）R2四勢調査

（注33）R2四勢調査

（注34）R2四勢調査

（注35）R2四勢調査

（注36）R2四勢調査

（注37）R2四勢調査

（注38）R2四勢調査

（注39）R2四勢調査

（注40）R2四勢調査

（注41）R2四勢調査

（注42）R2四勢調査

（注43）R2四勢調査

（注44）R2四勢調査

（注45）R2四勢調査

（注46）R2四勢調査

（注47）R2四勢調査

（注48）R2四勢調査

（注49）R2四勢調査

（注50）R2四勢調査

（注51）R2四勢調査

（注52）R2四勢調査

（注53）R2四勢調査

（注54）R2四勢調査

（注55）R2四勢調査

（注56）R2四勢調査

（注57）R2四勢調査

（注58）R2四勢調査

（注59）R2四勢調査

（注60）R2四勢調査

（注61）R2四勢調査

（注62）R2四勢調査

（注63）R2四勢調査

（注64）R2四勢調査

（注65）R2四勢調査

（注66）R2四勢調査

（注67）R2四勢調査

（注68）R2四勢調査

（注69）R2四勢調査

（注70）R2四勢調査

（注71）R2四勢調査

（注72）R2四勢調査

（注73）R2四勢調査

（注74）R2四勢調査

（注75）R2四勢調査

（注76）R2四勢調査

（注77）R2四勢調査

（注78）R2四勢調査

（注79）R2四勢調査

（注80）R2四勢調査

（注81）R2四勢調査

（注82）R2四勢調査

（注83）R2四勢調査

（注84）R2四勢調査

（注85）R2四勢調査

（注86）R2四勢調査

（注87）R2四勢調査

（注88）R2四勢調査

（注89）R2四勢調査

（注90）R2四勢調査

（注91）R2四勢調査

（注92）R2四勢調査

（注93）R2四勢調査

（注94）R2四勢調査

（注95）R2四勢調査

（注96）R2四勢調査

（注97）R2四勢調査

（注98）R2四勢調査

（注99）R2四勢調査

（注100）R2四勢調査

（注101）R2四勢調査

（注102）R2四勢調査

（注103）R2四勢調査

（注104）R2四勢調査

（注105）R2四勢調査

（注106）R2四勢調査

（注107）R2四勢調査

（注108）R2四勢調査

（注109）R2四勢調査

（注110）R2四勢調査

（注111）R2四勢調査

（注112）R2四勢調査

（注113）R2四勢調査

（注114）R2四勢調査

（注115）R2四勢調査

（注116）R2四勢調査

（注117）R2四勢調査

（注118）R2四勢調査

（注119）R2四勢調査

（注120）R2四勢調査

（注121）R2四勢調査

（注122）R2四勢調査

（注123）R2四勢調査

（注124）R2四勢調査

（注125）R2四勢調査

（注126）R2四勢調査

（注127）R2四勢調査

（注128）R2四勢調査

（注129）R2四勢調査

（注130）R2四勢調査

（注131）R2四勢調査

（注132）R2四勢調査

（注133）R2四勢調査

（注134）R2四勢調査

（注135）R2四勢調査

（注136）R2四勢調査

（注137）R2四勢調査

（注138）R2四勢調査

（注139）R2四勢調査

（注140）R2四勢調査

（注141）R2四勢調査

（注142）R2四勢調査

（注143）R2四勢調査

3. 対応方針（原案）の検討 3-3) ルート帯案と対応方針（原案）

■道路事業の必要性

政策目標を達成できる道路整備を検討

【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

■対応方針（原案）

1. ルート帯について

海部地域の概ね中央部を経過することで地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、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形成が最も期待できる【案② 中央ルート】とする。

【理由】 ○名古屋港を発着する交通の速達性・定時性および西尾張・海部地域の高速アクセス性が向上する
○災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークが強化される
○西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が向上し、地域連携の促進が期待される

2. インターチェンジの配置の考え方

インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮する。

3. その他

二宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携する。

■その他

- 具体的な道路構造の検討に際し、生活環境への影響（大気質、騒音等）、自然環境への影響（動植物等）、景観への影響（景観資源等）、工事中の地域への影響（現道交通・工事期間等）をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。

地域の意見聴取の結果

【ルート帯検討における重視するべき事項】

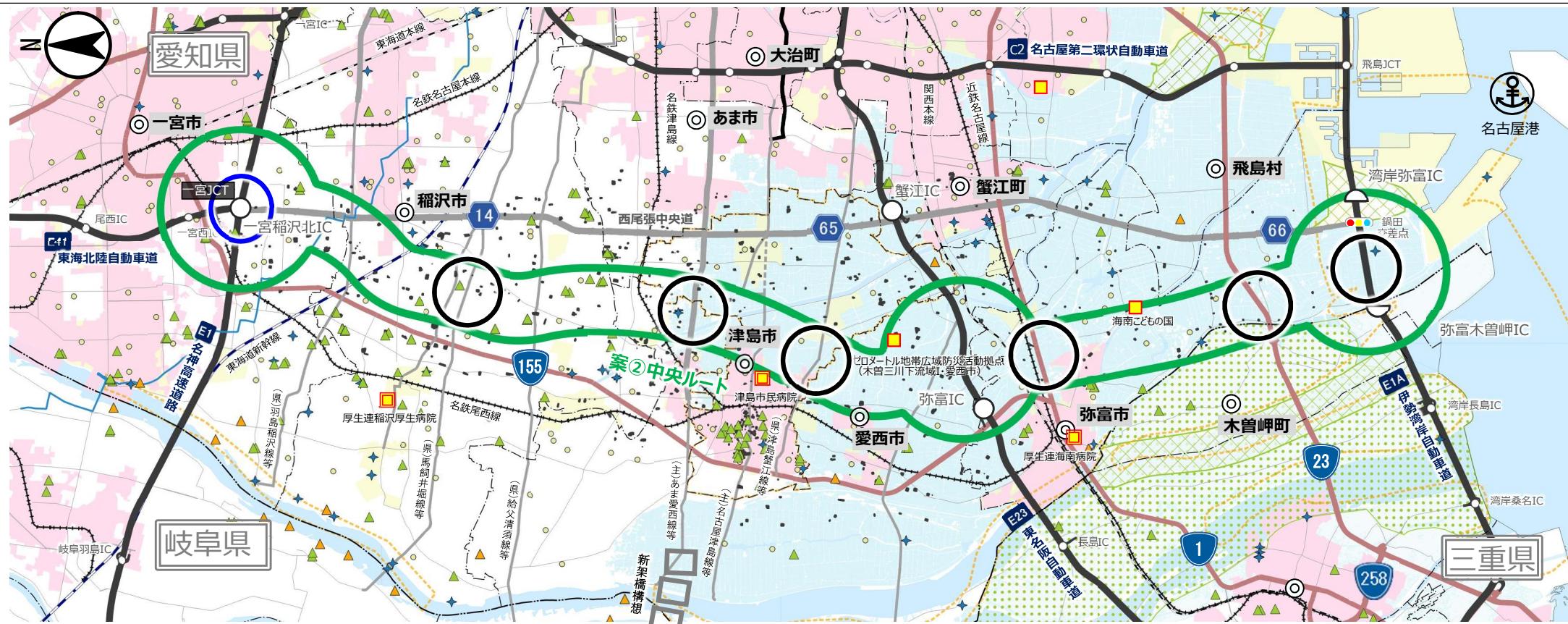
- 名古屋港の物流交通が早く時間通りに移動できること
- 西尾張、海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること
- 一般道に混在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること
- 災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと
- 災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと
- 高速道路へアクセスしやすいこと
- 西尾張・海部地域内の移動がスムーズになること

【インターチェンジ配置検討における重要事項】

- 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
- 市役所・町村役場や防災拠点からアクセスしやすいこと
- 市街地や居住地からアクセスしやすいこと

3. 対応方針（原案）の検討 3-4) ルート帯案・インターチェンジの配置案

- 海部地域の概ね中央部を経過することで地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、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形成が最も期待できる【案② 中央ルート】とする。
- インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮する。
- 一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携する。



<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
- 災害拠点病院

- 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（4車線）
- 県道（2車線）
- 東海道新幹線
- JR在来線
- 私鉄・地下鉄
- 県境
- 市町村境

<凡例>

- 案② 中央ルート
- インターチェンジ検討位置
※インターチェンジ形状（フル・ハーフ等）を示すものではない
- 既設インターチェンジ（機能強化）

4. 地方公共団体への意見照会結果

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
愛知県	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、東海北陸自動車道を南伸して伊勢湾岸自動車道と接続することで南北軸のミッシングリンクを解消し、東名高速道路、名神高速道路等と一体となり地域全体の健全な発展と国土強靭化に資するとともに、名古屋港や中部国際空港へのアクセス性の向上を図る重要な道路です。また、日本最大の海拔ゼロメートル地帯を有し、大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想される尾張西部地域にとって、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本県としましては、今後、都市計画や環境影響評価の手続きを進める際には、国や関係自治体と連携し、しっかりと取り組むとともに、一宮西港道路の利便性向上を図る上で必要となるアクセス道路などの調査検討も進めてまいります。</p> <p>つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

6道建第221号 令和7年3月10日
国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿
愛知県知事 大村秀章
道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）
令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。
記
1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。
2 当該道路は、東海北陸自動車道を南伸して伊勢湾岸自動車道と接続することで南北軸のミッシングリンクを解消し、東名高速道路、名神高速道路等と一体となり地域全体の健全な発展と国土強靭化に資するとともに、名古屋港や中部国際空港へのアクセス性の向上を図る重要な道路です。また、日本最大の海拔ゼロメートル地帯を有し、大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想される尾張西部地域にとって、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。
3 本県としましては、今後、都市計画や環境影響評価の手続きを進める際には、国や関係自治体と連携し、しっかりと取り組むとともに、一宮西港道路の利便性向上を図る上で必要となるアクセス道路などの調査検討も進めてまいります。
つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。
以上

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
三重県	<p>1 一宮西港道路における対応方針（原案）について同意します。</p> <p>2 一宮西港道路は、本県にとっても木曽岬町に隣接する海部地域全体の速達性・定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、土地利用の高度化などに寄与する重要な道路です。</p> <p>3 つきましては、本県からもアクセスがよく、利便性が高い道路となるよう県内周辺自治体の意見を踏まえてご配慮いただくとともに、早期事業化に向け手続きをより一層加速していただくようお願いします。</p>

国土交通省 中部地方整備局長 様	三重県知事 一見 勝之
道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）	
<p>1 一宮西港道路における対応方針（原案）について同意します。</p> <p>2 一宮西港道路は、本県にとっても木曽岬町に隣接する海部地域全体の速達性・定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、土地利用の高度化などに寄与する重要な道路です。</p> <p>3 つきましては、本県からもアクセスがよく、利便性が高い道路となるよう県内周辺自治体の意見を踏まえてご配慮いただくとともに、早期事業化に向け手続きをより一層加速していただくようお願いします。</p>	
<p>【事務担当】 三重県土整備部道路企画課 企画調整班 電話 059-224-2739</p>	

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
一宮市	<p>1. 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2. 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。</p> <p>一宮市は、日本の南北・東西軸が交わる交通の要衝であり、産業・物流を支える役割が期待される地域です。当該道路の整備に伴い、機能強化が見込まれる一宮稻沢北インターチェンジ南側の地区は、本市の都市計画マスターplanで、産業拠点として位置付けています。</p> <p>当該道路により、当地域のまちづくりが活性化されるとともに、岐阜・北陸地域と名古屋港を結ぶ広域的なネットワークが形成されることから、更なる地域経済の発展に大きく寄与することを期待しております。</p> <p>3. 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。</p> <p>つきましては、事業加速を図る観点から有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

6一宮都計発第119号 2025年3月10日
国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿
一宮市長 中野 正康
道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）
令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。
記
1. 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。
2. 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。
一宮市は、日本の南北・東西軸が交わる交通の要衝であり、産業・物流を支える役割が期待される地域です。当該道路の整備に伴い、機能強化が見込まれる一宮稻沢北インターチェンジ南側の地区は、本市の都市計画マスターplanにおいて、産業拠点として位置付けています。
当該道路により、当地域のまちづくりが活性化されるとともに、岐阜・北陸地域と名古屋港を結ぶ広域的なネットワークが形成されることから、更なる地域経済の発展に大きく寄与することを期待しております。
3. 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。
つきましては、事業加速を図る観点から有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。
以上
(連絡先) 一宮市まちづくり部都市計画課 担当者：仁敷・佐藤 電話：0586-28-8632

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
津島市	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。</p> <p>当該道路に併せて本市内においてインターチェンジ等が整備されることにより、名古屋港や岐阜・北陸方面から本市へのアクセス性が飛躍的に向上することから、本市への企業の進出、来訪者の増加に大きく寄与するものと期待しております。</p> <p>現在、本市においては、正面と東西南北の合わせて「5つの玄関構想」を立ち上げ、企業誘致による地域経済の活性化、本市固有の歴史文化を活かした観光誘客による交流人口の増加に取組んでおり、一宮西港道路はこうしたまちづくりに大きく貢献するものと期待しております。</p> <p>本市は、日本最大の海拔ゼロメートル地帯が広がる地域に位置しております。近い将来必ず到来するとされている大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想されることから、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

<p>6 津島都整第 241 号 令和 7 年 3 月 10 日</p> <p>国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿</p> <p>津島市長 日 比 一 昭 (公 印 省 略)</p>
<p>道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）</p>
<p>令和 7 年 3 月 6 日付け国部整道計第 17 号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。</p>
<p>記</p>
<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。</p> <p>当該道路に併せて本市内においてインターチェンジ等が整備されることにより、名古屋港や岐阜・北陸方面から本市へのアクセス性が飛躍的に向上することから、本市への企業の進出、来訪者の増加に大きく寄与するものと期待しております。</p> <p>現在、本市においては、正面と東西南北の合わせて「5つの玄関構想」を立ち上げ、企業誘致による地域経済の活性化、本市固有の歴史文化を活かした観光誘客による交流人口の増加に取組んでおり、一宮西港道路はこうしたまちづくりに大きく貢献するものと期待しております。</p> <p>本市は、日本最大の海拔ゼロメートル地帯が広がる地域に位置しております。近い将来必ず到来するとされている大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想されることから、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>
<p>以上</p>

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
稻沢市	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路あります。</p> <p>当該道路の整備により、本市から名古屋港や岐阜・北陸方面へのアクセス性が飛躍的に向上することから、製造業を中心に多くの企業が立地する本市においては、物流の効率化による更なる生産性の向上が見込まれ、ひいては商業圏の拡大や地域の活性化に大きく寄与するものと期待しております。更に、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時においては、広域避難や緊急輸送といった防災面での活用が期待されることに加え、一宮稻沢北IC 以南の（都）西尾張中央道主要交差点における慢性的な渋滞の解消など、一宮西港道路への期待は高まるばかりです。</p> <p>また、インターチェンジが設置されることは、これらの機能や効果をさらに高めるものであり、市内初となるインターチェンジが計画されている本道路の計画は、本市の発展に大きく寄与するものと期待しております。</p> <p>3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。</p> <p>つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

6 稲都計第309号
令和7年3月10日

国土交通省中部地方整備局長
佐藤 寿延 殿

稻沢市長 加藤 錠司郎



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。

記

1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。

2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路あります。

当該道路の整備により、本市から名古屋港や岐阜・北陸方面へのアクセス性が飛躍的に向上することから、製造業を中心に多くの企業が立地する本市においては、物流の効率化による更なる生産性の向上が見込まれ、ひいては商業圏の拡大や地域の活性化に大きく寄与するものと期待しております。更に、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時においては、広域避難や緊急輸送といった防災面での活用が期待されることに加え、一宮稻沢北 IC 以南の（都）西尾張中央道主要交差点における慢性的な渋滞の解消など、一宮西港道路への期待は高まるばかりです。

また、インターチェンジが設置されることは、これらの機能や効果をさらに高めるものであり、市内初となるインターチェンジが計画されている本道路の計画は、本市の発展に大きく寄与するものと期待しております。

3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。

以上

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見	
愛西市	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路です。</p> <p>日本最大の海拔ゼロメートル地帯に位置する本市といたしましては、災害時には救援活動や支援物資の輸送路、津波の避難場所、広域避難など、防災面において重要なルートであり、平時には岐阜、北陸方面への物流ルートとして大変期待しております。</p> <p>愛西市では、尾張西部と岐阜西濃を結ぶ木曽川・長良川新架橋及びアクセス道路の都市計画決定に向け愛知県と共に取り組んでおります。この新架橋と市北部側に計画中の一宮西港道路のインターチェンジを結ぶ主要地方道あま愛西線及びそれと交差する国道155号が機能強化されることで地域の活性化が期待されます。また市南部側でインターチェンジが予定されている一般県道津島蟹江線につながる都市計画道路や、市街化調整区域が市域の95%を占める本市での、住宅地・商業地・工業地に係る地域開発計画を連携して推進することにより、市全体のバランスの取れた発展にもつながると期待しております。</p> <p>3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>	<p>6 愛西土第2363号 令和7年3月10日</p> <p>国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿</p> <p>愛西市長 日永 貴章</p> <p>道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）</p> <p>令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。</p> <p>記</p> <p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路です。</p> <p>日本最大の海拔ゼロメートル地帯に位置する本市といたしましては、災害時には救援活動や支援物資の輸送路、津波の避難場所、広域避難など、防災面において重要なルートであり、平時には岐阜、北陸方面への物流ルートとして大変期待しております。</p> <p>愛西市では、尾張西部と岐阜西濃を結ぶ木曽川・長良川新架橋及びアクセス道路の都市計画決定に向け愛知県と共に取り組んでおります。この新架橋と市北部側に計画中の一宮西港道路のインターチェンジを結ぶ主要地方道あま愛西線及びそれと交差する国道155号が機能強化されることで地域の活性化が期待されます。また市南部側でインターチェンジが予定されている一般県道津島蟹江線につながる都市計画道路や、市街化調整区域が市域の95%を占める本市での、住宅地・商業地・工業地に係る地域開発計画を連携して推進することにより、市全体のバランスの取れた発展にもつながると期待しております。</p> <p>3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p> <p>以上</p>

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見	
弥富市	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる大変重要な道路であります。</p> <p>当該道路の整備により、名古屋港の一翼を担う鍋田埠頭の物流やその背後地の生産機能の拡大・強化、地域開発等の活性化に効果が期待されます。</p> <p>日本最大の海拔ゼロメートル地帯が広がる地域に位置する当市において、大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想されることから、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>また、現在、当市においては、企業誘致の推進に取り組んでおり、当該道路はこうしたまちづくりに大きく貢献するものと期待しております。</p> <p>これらの事情を踏まえ、早期に効果が出るような事業展開をご検討いただけることを熱望しております。</p> <p>3 当市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>	<p>弥土第227号 令和7年3月10日</p> <p>国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿</p> <p>弥富市長 安藤 正明</p> <p>道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）</p> <p>令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。</p> <p>記</p> <p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる大変重要な道路であります。</p> <p>当該道路の整備により、名古屋港の一翼を担う鍋田埠頭の物流やその背後地の生産機能の拡大・強化、地域開発等の活性化に効果が期待されます。</p> <p>日本最大の海拔ゼロメートル地帯が広がる地域に位置する当市において、大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想されることから、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>また、現在、当市においては、企業誘致の推進に取り組んでおり、当該道路はこうしたまちづくりに大きく貢献するものと期待しております。</p> <p>これらの事情を踏まえ、早期に効果が出るような事業展開をご検討いただけることを熱望しております。</p> <p>3 当市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p> <p>以上</p>

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
あま市	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。</p> <p>当該道路は、本市への新たな人やモノの流れを生じさせ、人口集積、企業誘致、観光など様々なまちづくりのさらなる発展を促すとともに、西尾張中央道の慢性的な渋滞の解消に大きく貢献するものと期待しております。</p> <p>本市を含む尾張西部地域には約80万人の人が住むなか、日本最大の海拔ゼロメートル地帯にあり、ひとたび津波や洪水等の災害が生じた場合、甚大な被害を受ける可能性が高いため、当該道路は、緊急避難場所や物資・支援輸送を担う非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。</p> <p>つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

6 あ土第 2099号
令和7年3月10日

国土交通省中部地方整備局長

佐藤 寿延 殿

あま市長 村上 浩司



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。

記

- 1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。
- 2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。

当該道路は、本市への新たな人やモノの流れを生じさせ、人口集積、企業誘致、観光など様々なまちづくりのさらなる発展を促すとともに、西尾張中央道の慢性的な渋滞の解消に大きく貢献するものと期待しております。

本市を含む尾張西部地域には約80万人の人が住むなか、日本最大の海拔ゼロメートル地帯にあり、ひとたび津波や洪水等の災害が生じた場合、甚大な被害を受ける可能性が高いため、当該道路は、緊急避難場所や物資・支援輸送を担う非常に重要な道路「いのちの道」となります。

- 3 本市としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。

つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。

以上

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見	
海部郡 大治町	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路です。</p> <p>本町は、海拔ゼロメートル地帯であり、庄内川や新川が氾濫した場合には、ほぼ全域で浸水する地域に位置し、大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想されることから、災害時の救命・救助活動や支援物資の輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本町としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>	<p>7 大都整第51号 令和7年3月10日</p> <p>国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿</p> <p>大治町長 村上昌生</p> <p>道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）</p> <p>令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。</p> <p>記</p> <p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路です。</p> <p>本町は、海拔ゼロメートル地帯であり、庄内川や新川が氾濫した場合には、ほぼ全域で浸水する地域に位置し、大地震による津波、水害の被害が広範囲に渡ると予想されることから、災害時の救命・救助活動や支援物資の輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本町としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p> <p>以上</p>

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
海部郡 蟹江町	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路です。 当該道路の整備により、当地域から名古屋港や岐阜・北陸方面へのアクセス性が飛躍的に向上することから、本町における地域開発等の活性化に大きく寄与するものと期待しております。</p> <p>3 本町としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

<p>6 蟹土農収第 1549 号 令和 7 年 3 月 10 日</p> <p>国土交通省中部地方整備局長 佐藤 寿延 殿</p> <p>蟹江町長 横江 淳一</p>
<p>道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）</p>
<p>令和 7 年 3 月 6 日付け国部整道計第 17 号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。</p>
<p>記</p>
<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路です。 当該道路の整備により、当地域から名古屋港や岐阜・北陸方面へのアクセス性が飛躍的に向上することから、本町における地域開発等の活性化に大きく寄与するものと期待しております。</p> <p>3 本町としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>
<p>以上</p>

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

自治体名	意見
海部郡 飛島村	<p>1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。</p> <p>当該道路の整備により、本村から岐阜・北陸方面へのアクセス性が飛躍的に向上することから、村民や在勤者等の利便性の向上に加えて、村内の企業活動の活性化に大きく寄与するものと期待しております。</p> <p>また、本村南部は、名古屋港飛島ふ頭コンテナターミナルを始めとした一大物流拠点であり、村内の道路は大型車両が多く通行しています。一宮西港道路の開通効果の一つである交通分散により、村内的一般道を通行する大型車両が減少し、道路の混雑緩和や移動時間の短縮だけでなく、沿道環境の改善に大きく貢献するものと期待しております。</p> <p>さらに、本村は日本最大の海拔ゼロメートル地帯に位置しており、近い将来に発生が予測されている南海トラフ巨大地震による津波とともに、気候変動によって激甚化する大雨や高潮による浸水被害が広範囲に渡ると予想されることから、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。</p> <p>3 本村としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。</p>

6 建第1356号
令和7年3月10日

国土交通省中部地方整備局長
佐藤 寿延 殿

飛島村長 加藤 光彦

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

令和7年3月6日付け国部整道計第17号で依頼のありました標記の件につきまして、下記のとおり回答します。

記

- 1 一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。
- 2 当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成するとともに、名古屋港や中部国際空港につながる、大変重要な道路であります。

当該道路の整備により、本村から岐阜・北陸方面へのアクセス性が飛躍的に向上することから、村民や在勤者等の利便性の向上に加えて、村内の企業活動の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

また、本村南部は、名古屋港飛島ふ頭コンテナターミナルを始めとした一大物流拠点であり、村内の道路は大型車両が多く通行しています。一宮西港道路の開通効果の一つである交通分散により、村内的一般道を通行する大型車両が減少し、道路の混雑緩和や移動時間の短縮だけでなく、沿道環境の改善に大きく貢献するものと期待しております。

さらに、本村は日本最大の海拔ゼロメートル地帯に位置しており、近い将来に発生が予測されている南海トラフ巨大地震による津波とともに、気候変動によって激甚化する大雨や高潮による浸水被害が広範囲に渡ると予想されることから、広域避難や緊急輸送といった防災面でも非常に重要な道路「いのちの道」となります。

- 3 本村としましても、関係自治体と連携しながら、必要な調査が一層加速されるよう、最大限努力するとともに、地域が一体となって早期実現に向けた取り組みを強化してまいります。つきましては、コスト縮減に配慮しつつ、有料道路事業の活用について検討の上、道路計画を早期に策定し、一宮西港道路の早期事業化を図るよう、特段のご配慮をお願いします。

以上

4. 地方公共団体への意見照会結果

4-1) 地方公共団体への意見照会 [対応方針（原案）に対する意見]

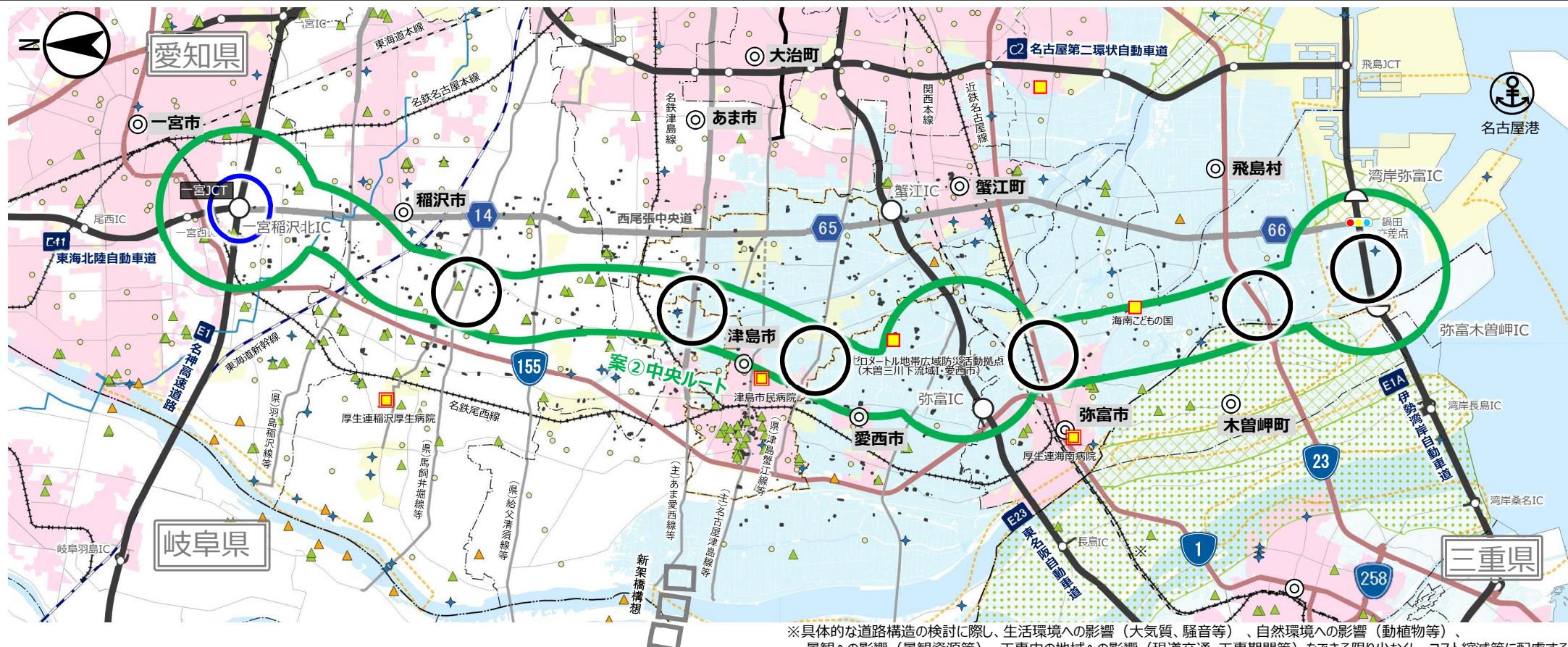
自治体名	意見
桑名郡 木曽岬町	<p>一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と東名阪自動車道・伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成する大変重要な道路です。</p> <p>一宮西港道路の実現により、広域的な物流の効率化、生産性の向上、災害時における円滑な救命救急活動や支援物資輸送などが期待されます。</p> <p>木曽岬町周辺では、国道23号や、名古屋港と国道1号との南北を往来する交通量が急増しているため、町道鍋田川線に流入車両が集中している状況です。</p> <p>現在、愛知県において鋭意整備を進めていただいている名古屋第3環状線とともに、一宮西港道路の実現により、地域交通環境の大幅な改善が期待されます。</p> <p>つきましては、一宮西港道路の一日も早い事業化に特段の配慮をお願いいたします。</p>

<p>木建第 195 号 令和 7 年 3 月 10 日</p> <p>国土交通省 中部地方整備局長 殿</p> <p>木曽岬町長 加藤 隆</p> 
<p>道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）</p> <p>令和 7 年 3 月 6 日付け、国部整道計第 17 号をもって意見照会のありました標記の件について、下記のとおり回答します。</p> <p>記</p> <p>一宮西港道路の計画段階評価における対応方針（原案）に同意します。</p> <p>当該道路は、名神高速道路、東海北陸自動車道と東名阪自動車道・伊勢湾岸自動車道を結び、広域ネットワークを形成する大変重要な道路です。</p> <p>一宮西港道路の実現により、広域的な物流の効率化、生産性の向上、災害時ににおける円滑な救命救急活動や支援物資輸送などが期待されます。</p> <p>木曽岬町周辺では、国道 23 号や、名古屋港と国道 1 号との南北を往来する交通量が急増しているため、町道鍋田川線に流入車両が集中している状況です。</p> <p>現在、愛知県において鋭意整備を進めております名古屋第3環状線とともに、一宮西港道路の実現により、地域交通環境の大幅な改善が期待されます。</p> <p>つきましては、一宮西港道路の一日も早い事業化に特段の配慮をお願いいたします。</p>

5. 対応方針（案）まとめ

5. 対応方針（案）まとめ 5-1) 対応方針（案）

- 海部地域の概ね中央部を経過することで名古屋港を含む地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、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形成が最も期待できる【案② 中央ルート】とする。
- インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮とともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮する。
- 一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携する。



<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
- 災害拠点病院

- 主要施設（学校）
- 市役所・町村役場
- 烏鵲保護区
- 自然公園
- 自然環境保全地域
- 人口集中地区（R2）
- 市街化区域
- 津波浸水想定区域

<凡例>

- 高速道路、都市高速
- 国道
- 県道（4車線）
- 県道（2車線）
- 東海道新幹線
- JR在来線
- 私鉄・地下鉄
- 県境
- 市町村境
- 市町村境

<凡例>

- 案② 中央ルート
- インターチェンジ検討位置
※インターチェンジ形状（フル・ハーフ等）を示すものではない
- 既設インターチェンジ（機能強化）