

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

第1節 都市計画対象道路事業の目的

名岐道路は、国道 22 号と並行し、愛知県一宮市から岐阜県岐阜市を結ぶ高規格道路です。本事業においては、一宮市街地にあたる名古屋高速一宮線一宮東出口から東海北陸自動車道一宮木曾川 IC までの延長約 7.5km を対象として整備を行います。

国道 22 号一宮市街地付近は、渋滞・事故等が頻発しており、課題が顕著です。本事業により課題が解消され、「物流・産業」「渋滞」「事故」の 3 つの観点において、より良い地域づくりに寄与する事を目的としています。

また、上記の地域の課題や将来像等を踏まえ、以下の 3 つの政策目標を設定しています。

1. 都市間の物流・人流アクセス性向上・産業活性化支援
2. 国道 22 号等の交通の円滑化
3. 国道 22 号等の交通安全の確保



図 3-1 都市計画対象道路事業の位置

第2節 都市計画対象道路事業の内容

2.1 都市計画対象道路事業の種類

指定都市高速道路または一般国道の改築

2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

当該事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される概ねの範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」といいます。）とし、その位置は、図 3-2 に示すとおりです。

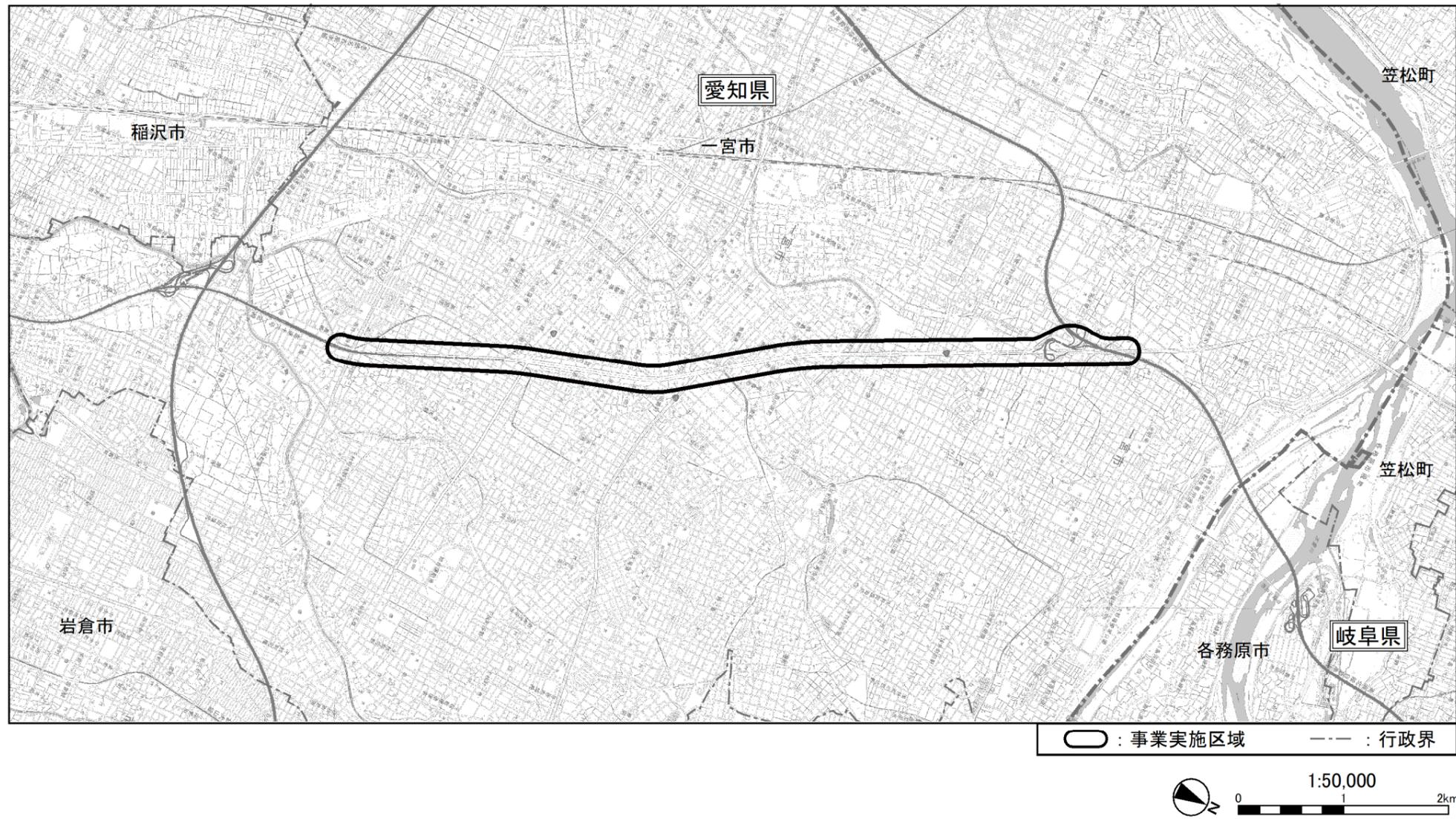


図 3-2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 7.5km

2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/h

2.6 都市計画対象道路事業に係る道路の区間

起点・終点：愛知県一宮市

2.7 都市計画対象道路事業に係る道路の区分

第 2 種第 1 級（自動車専用道路）

2.8 都市計画対象道路事業に係るインターチェンジ等区域の位置

1) インターチェンジ等の設置

本事業において、インターチェンジ及びジャンクション（以下、「インターチェンジ等」といいます。）の設置を計画しています。

インターチェンジ等を表 3-1 に、概ねの位置を図 3-3 に示します。

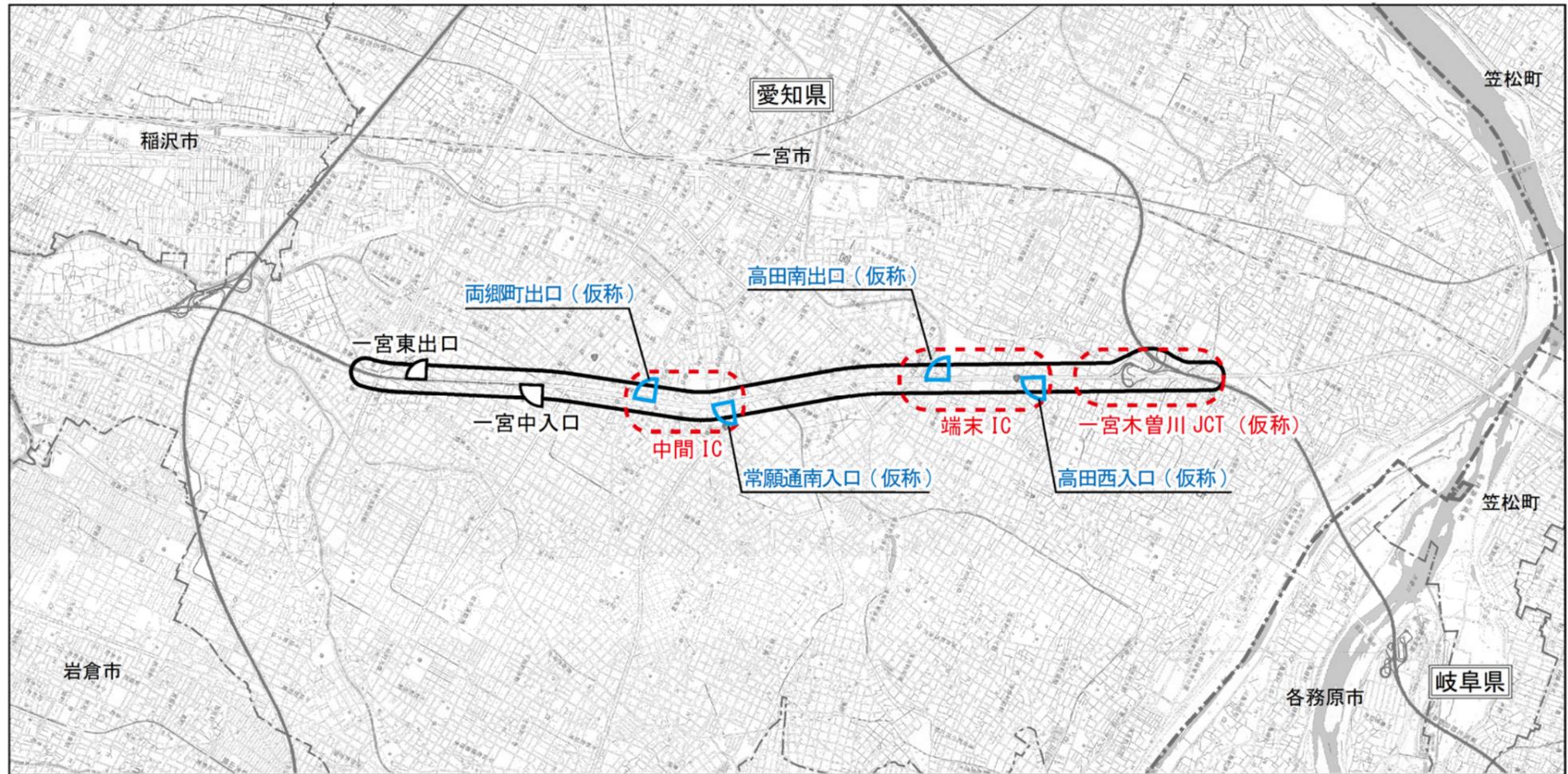
なお、対象道路本線の上り線は一宮中入口付近において、下り線は一宮東出口付近において名古屋高速一宮線と接続します。

表 3-1 インターチェンジ等

インターチェンジ等の名称	連絡予定道路
中間インターチェンジ	国道 22 号
端末インターチェンジ	国道 22 号
一宮木曾川ジャンクション（仮称）	東海北陸自動車道

2) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置の計画はありません。



凡例

記号	項目
	既設出入口
	新設出入口
	インターチェンジ等区域

: 事業実施区域 : 行政界



図 3-3 インターチェンジ等位置図

2.9 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量

計画交通量は「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）を基に以下の推計手法を用いることにより算出しました。

ここで、推計年次は幹線道路ネットワークの整備が概ね完了し、供用開始後定常状態になる時期及び環境影響が最大となる時期と見込まれる令和 22 年としました。

1) 推計手順

計画交通量の推計手順は図 3-4 に示すとおりです。なお、各段階での考え方を以下に示します。

(1) 現況の道路ネットワーク

現況の道路ネットワークについては、対象とする道路を次のように設定しました。

- ・対象道路周辺地域：高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、県道、主要な市道
- ・その他の地域：高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、主要地方道

(2) 現況の自動車 OD

平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査の自動車起終点調査（OD 調査）結果を用い、現況の自動車 OD を作成しました。

(3) 現況交通量の再現

「(1) 現況の道路ネットワーク」と「(2) 現況の自動車 OD」を用いて現況交通量の再現を行い、平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査の現況実測交通量との整合性を確認しました。なお、再現計算を行う場合には以下に示すことを考慮しています。

- ・自動車が出発地から目的地まで移動するとき、所要時間が最も短い経路が選択される。
- ・有料道路に関しては、一般道との所要時間の差及び料金に応じ、転換が生じる。

(4) 将来の道路ネットワーク

将来の道路ネットワークは、「(1) 現況の道路ネットワーク」に推計年次までに整備が見込まれる路線を加え作成しました。

(5) 将来の自動車 OD

「(2) 現況の自動車 OD」と社会経済指標（人口、GDP 等）を基に、将来の自動車 OD を作成しました。

(6) 計画交通量の推計

「(4) 将来の道路ネットワーク」と「(5) 将来の自動車 OD」を基に、将来の計画交通量を推計しました。なお、対象道路の料金については、現行の名古屋高速道路の料金体系に設定しました。

【現況】

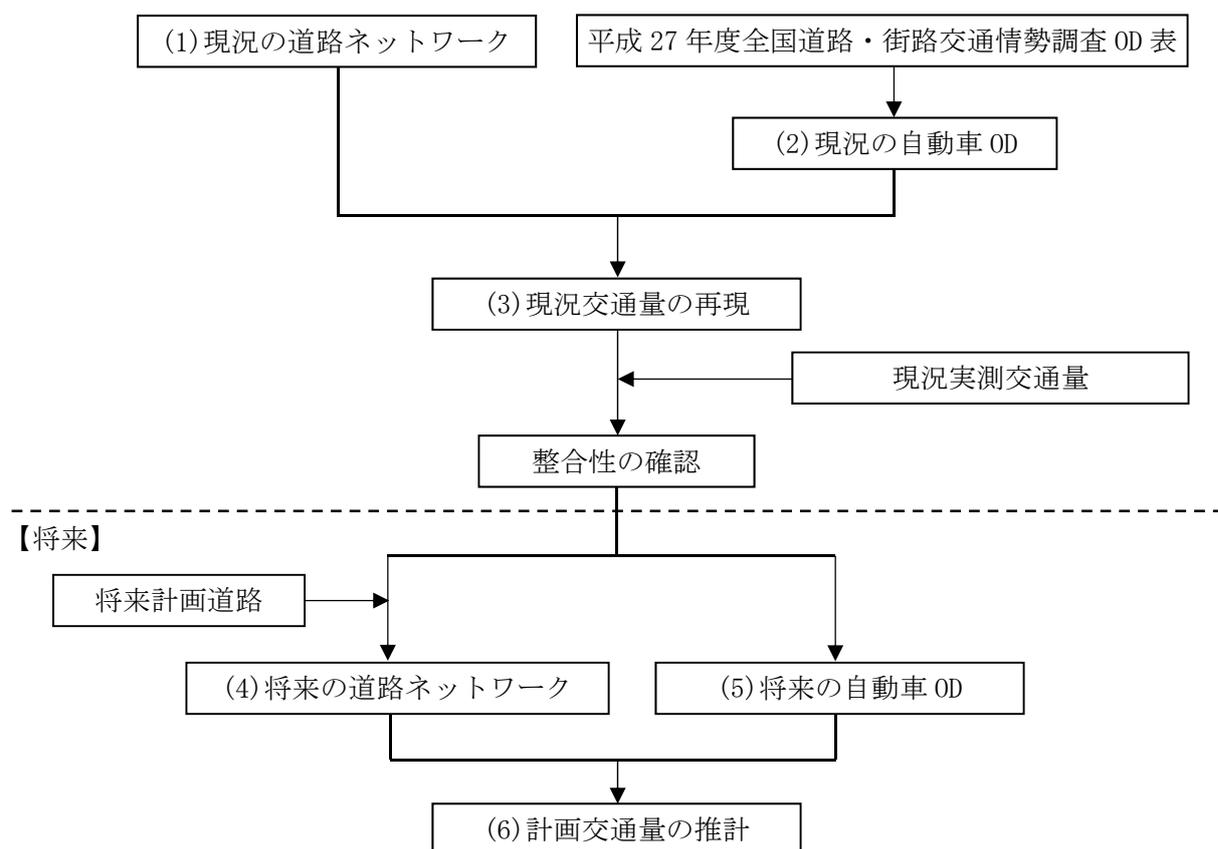


図 3-4 計画交通量推計手順

2) 推計結果

2040年（令和22年）における計画交通量は、表3-2に示すとおりです。

表 3-2 計画交通量（令和22年）

区 間	計画交通量（台/日）
一宮東入口～一宮東出口	58,800
一宮東出口～一宮中入口	55,800
一宮中入口～中間 IC オフランプ°	52,600
中間 IC オフランプ°～中間 IC オンランプ°	47,300
中間 IC オンランプ°～端末 IC オフランプ°	42,700
端末 IC オフランプ°～端末 IC オンランプ°	35,700
端末 IC オンランプ°～一宮木曾川 JCT（仮称）	28,400

注) 各ランプ°と出入口は以下のとおりです。

- 中間 IC オフランプ°：両郷町出口（仮称）
- 中間 IC オンランプ°：常願通南入口（仮称）
- 端末 IC オフランプ°：高田南出口（仮称）
- 端末 IC オンランプ°：高田西入口（仮称）

2.10 都市計画対象道路事業に係る道路の構造の概要

道路構造は、高上式（高架構造）を計画しています。標準的な横断構成を図 3-5 に示します。

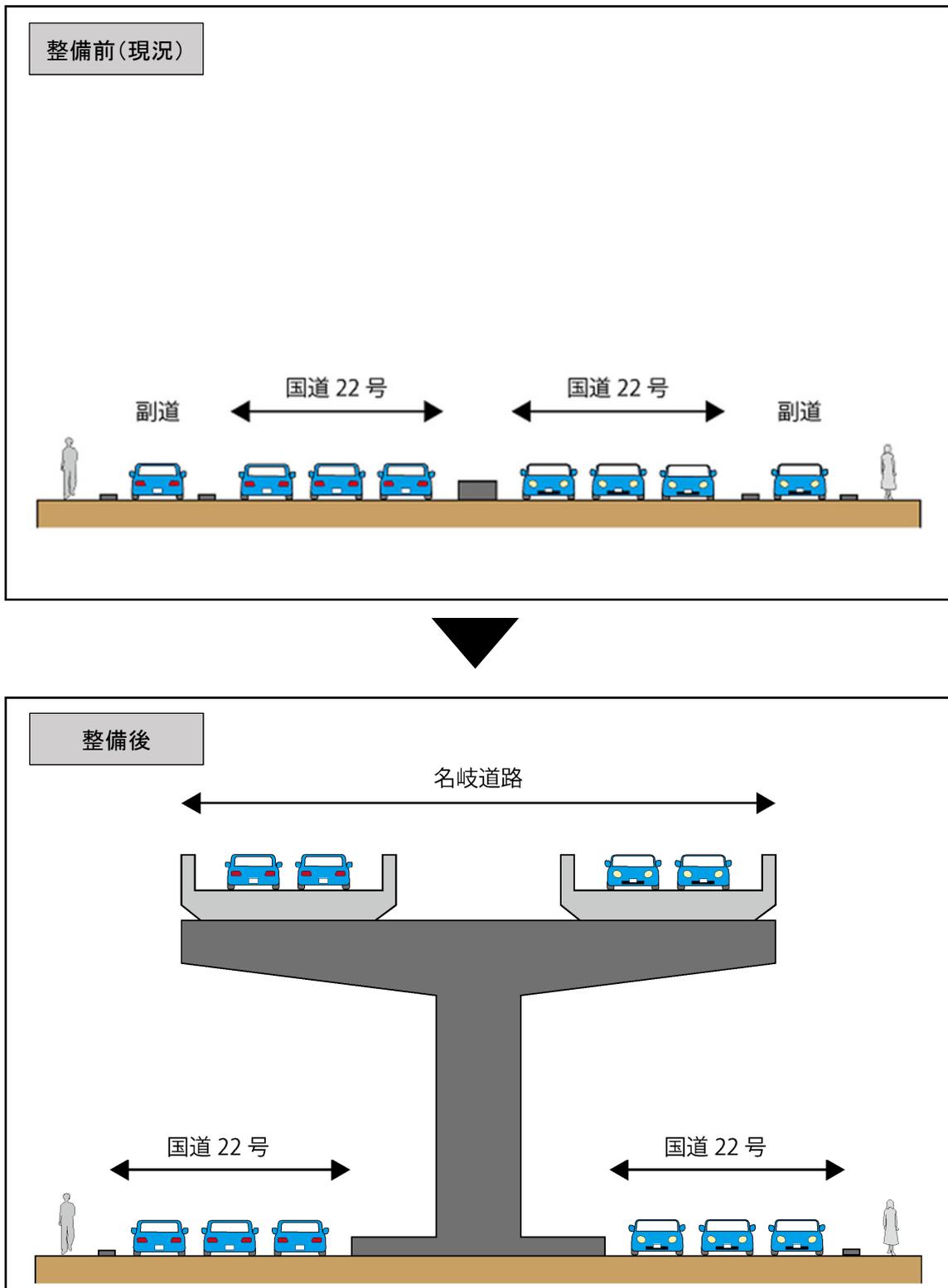


図 3-5 道路構造図（標準断面図）

2.11 都市計画対象道路事業の工事計画の概要

1) 工事計画の概要

本事業は、対象道路を国道 22 号上に全線高架形式で整備するため、本線及びランプ部^{注1}とともに主に高架工事の実施を予定しています。なお、高架工事実施前に、準備工として国道 22 号改良工事^{注2}を行います。主な工事区分の概要を表 3-3 に示します。

工事の実施の際には、各関係機関と協議を行い、十分な安全対策を講じるとともに、周辺住民へ工事の実施期間、内容等について周知徹底します。

注 1) 対象道路のランプ部は、国道 22 号との分流部・合流部において、一部地表式で計画しています。

注 2) 国道 22 号改良工事は、副道の廃止、幅員構成の変更、縦断線形の変更（盤下げ：現況地盤面を計画地盤面まで切り下げる）等を計画しています。

表 3-3 主な工事区分の概要

道路構造の種類		工事区分		主な工種
本線 ランプ	嵩上式	準備工		掘削工、舗装工・設備工
		高架	下部工	基礎杭工、土留工、掘削・支保工、橋脚構築工
			上部工	橋桁架設工、床版工、舗装工・設備工

2) 施工方法 (参考)

工事は、図 3-6(1)～(3)に示すとおり、準備工として国道 22 号改良工事 (副道の廃止、盤下げ等) を行った上で、橋台・橋脚の基礎としての杭を施工し、土留め、掘削を行った後、橋台・橋脚の躯体を構築します。躯体完成後、橋桁を架設し、床版を施工した後に舗装工・設備工を施工して完成となります。

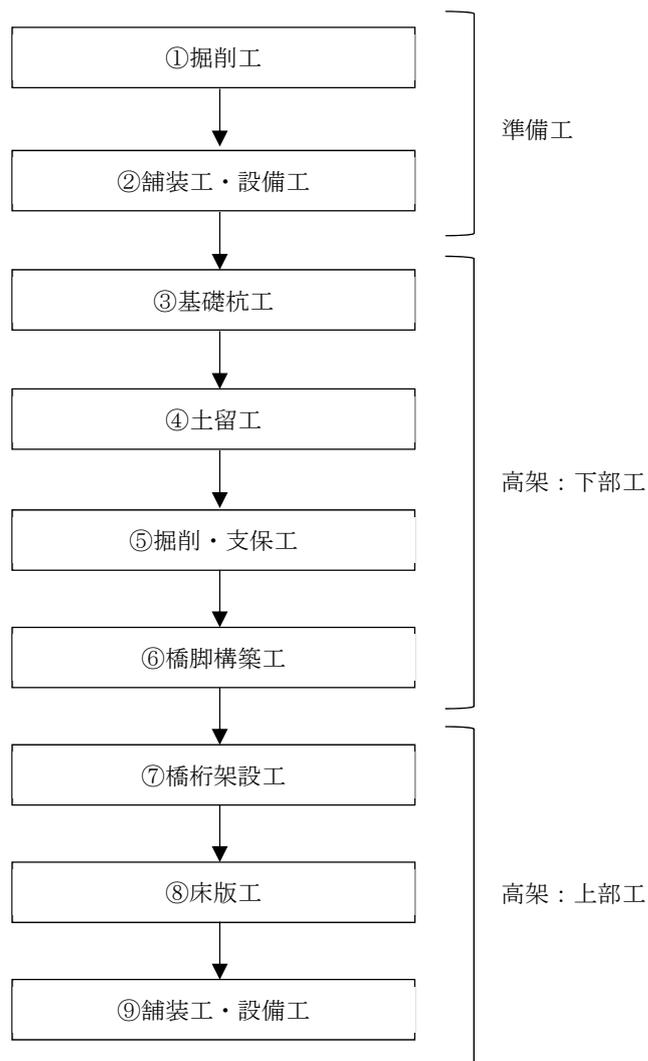


図 3-6(1) 施工手順

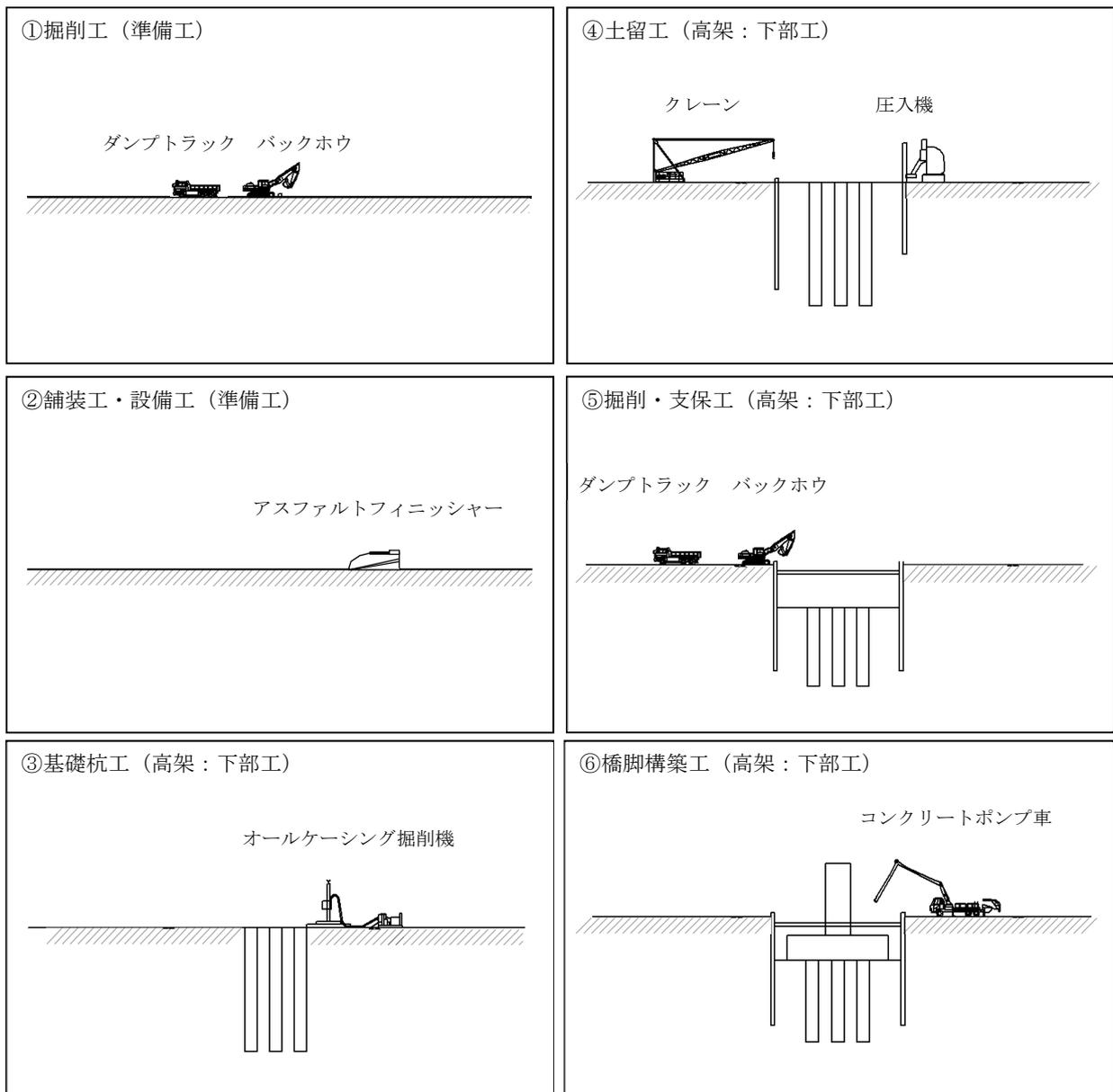


図 3-6(2) 施工手順

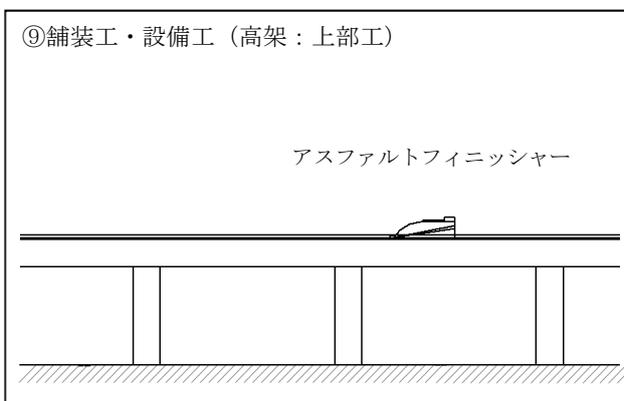
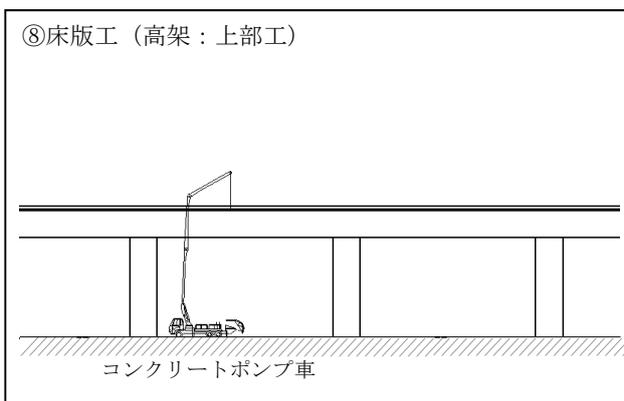
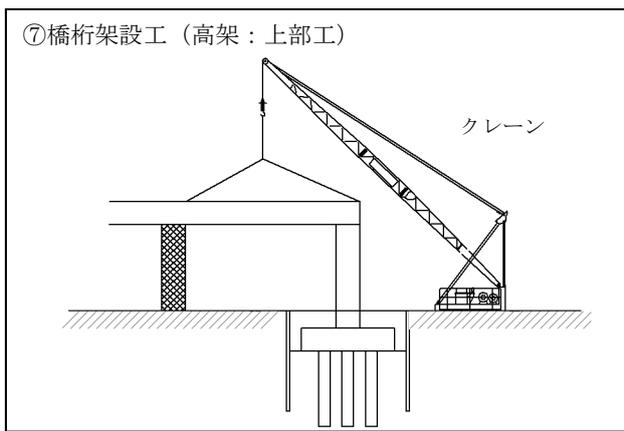


図 3-6(3) 施工手順

3) 工種及び作業内容と作業工程

工事区分ごとの工種、主な作業内容及び工事に用いる主な建設機械を表 3-4 に示します。
また、作業工程を表 3-5 に示します。

表 3-4 工事区分ごとの工種、主な作業内容及び工事に用いる主な建設機械

工事区分		工種	主な作業内容	主な建設機械
準備工		掘削工	掘削工（土砂掘削）	バックホウ、ブルドーザー、ダンプトラック
		舗装工・設備工	アスファルト舗装工	アスファルトフィニッシャー
高架	下部工	基礎杭工	場所打杭工	オールケーシング掘削機、クレーン、バックホウ
		土留工	鋼矢板工	圧入機、クレーン
		掘削・支保工	掘削工（土砂掘削）	バックホウ、ブルドーザー、ダンプトラック
		橋脚構築工	現場打躯体工	コンクリートポンプ車
	上部工	橋桁架設工	鋼橋架設、コンクリート橋架設	クレーン
		床版工	コンクリート工	コンクリートポンプ車
		舗装工・設備工	アスファルト舗装工	アスファルトフィニッシャー

表 3-5 作業工程表

工事区分		年目									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
準備工		■	■	■							
高架	下部工				■	■	■	■	■	■	
	上部工					■	■	■	■	■	■

4) 工事施工ヤード、工事用道路等の設置

工事施工ヤードについては、事業実施区域内に設置する計画です。また、工事用道路については既存道路を利用するため、新たな工事用道路は設置しない計画です。

5) 資材及び機械の運搬に用いる車両

工事の実施にあたっては、資材及び機械の運搬に用いる車両（以下、「工事用車両」といいます。）として、掘削土搬出用のダンプトラック、鋼材等の資材搬入用のトラック及びトレーラー、コンクリートミキサー車、建設機械運搬用のトラック及びトレーラー等の使用を計画しています。

工事用車両の1日最大延べ台数は、工事最盛期において表 3-6 のようになるものと想定されます。想定される主な工事用車両の運行ルートを図 3-7 に示します。

表 3-6 工事用車両の1日最大延べ台数

工事用車両の運行を 予定している道路	工事用車両の1日最大延べ台数
国道 22 号	約 120 台/日
国道 155 号	約 80 台/日
国道 155 号（北尾張中央道）	約 130 台/日

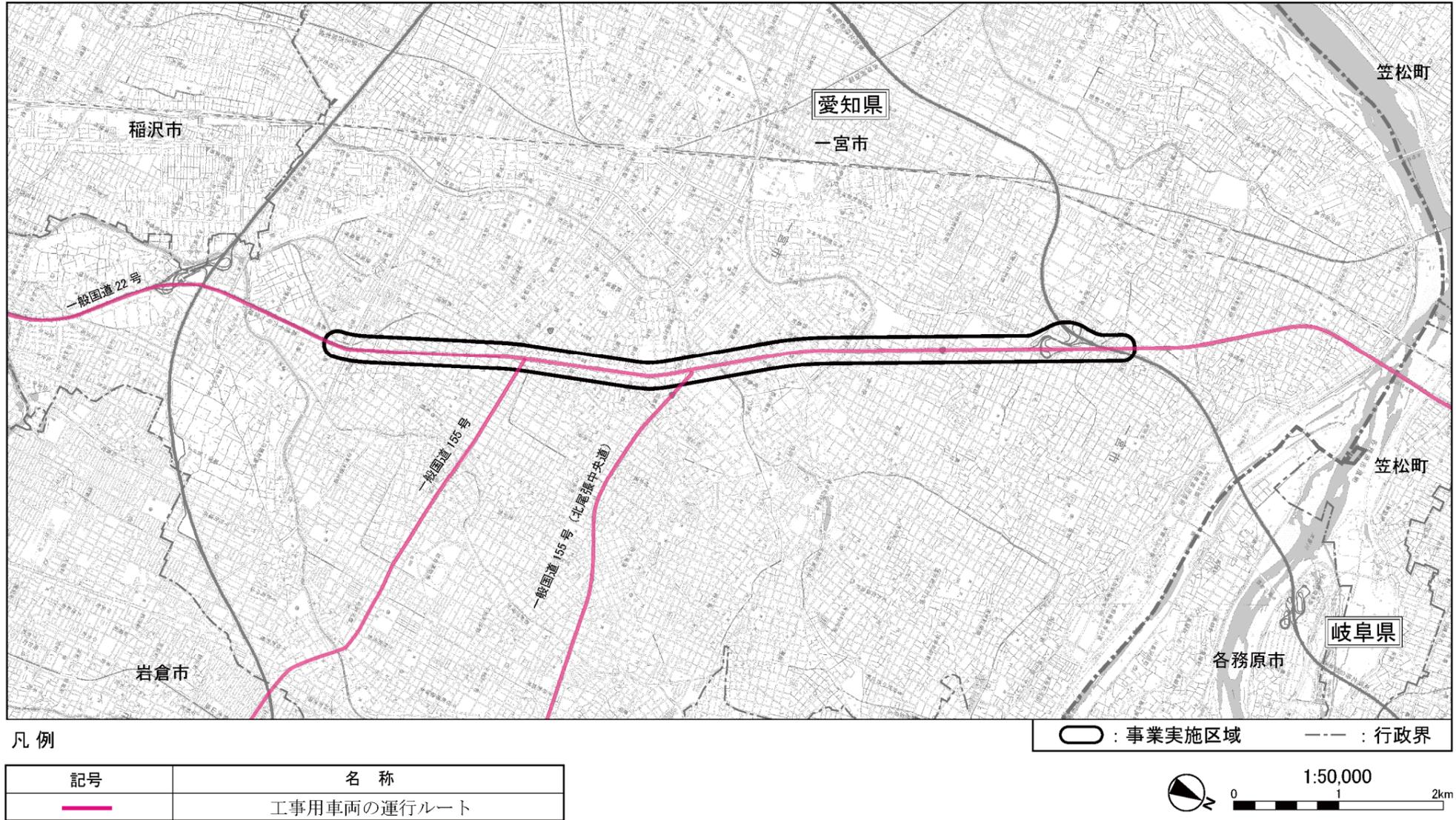


図 3-7 工事用車両の運行ルート