

第3節 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

3.1 都市計画対象道路事業の経緯

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路線計画です。名古屋・一宮・岐阜間は、名古屋都市圏の中で最大の人口集積エリアであり、航空産業等の先進産業が集積するエリアですが、一般道路を利用した場合に比べ現状の高速道路を利用した場合は約 1.5 倍の延長があり、迂回感があると同時に、ボトルネック箇所が存在するため、時間信頼性が低いルートです。また国道 22 号は朝夕のピーク時の渋滞や交通事故等の問題があります。

名岐道路は、愛知県一宮市における当該事業の効率的な実施に関し、令和元年度から国土交通省 中部地方整備局が計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や、「社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（以下、中部地方小委員会）」を 2 回実施し、アンケート調査や関係する地方公共団体の長からの意見、中部地方小委員会での有識者の意見等を踏まえ、構造等を総合的に決定することを目指すとともに、整備効果などを調査・検討してきました。

また、「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中京圏小委員会」において、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の検討が進められ、その後、令和 2 年 2 月 5 日に国土交通省 道路局において「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（以下、具体方針（案）」が公表されたところです。この具体方針（案）では、名岐道路の整備について、名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした上で、必要な財源確保にあたり現行の償還期間を延長する旨の方針が示されたところです。

本事業の事業者については、具体方針（案）にある名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした場合、道路の種類は「指定都市高速道路」となり、4 車線の計画であることも考慮すれば、「環境影響評価法」（平成 9 年 6 月 13 日法律第 81 号）における「第一種事業」に該当することとなります。

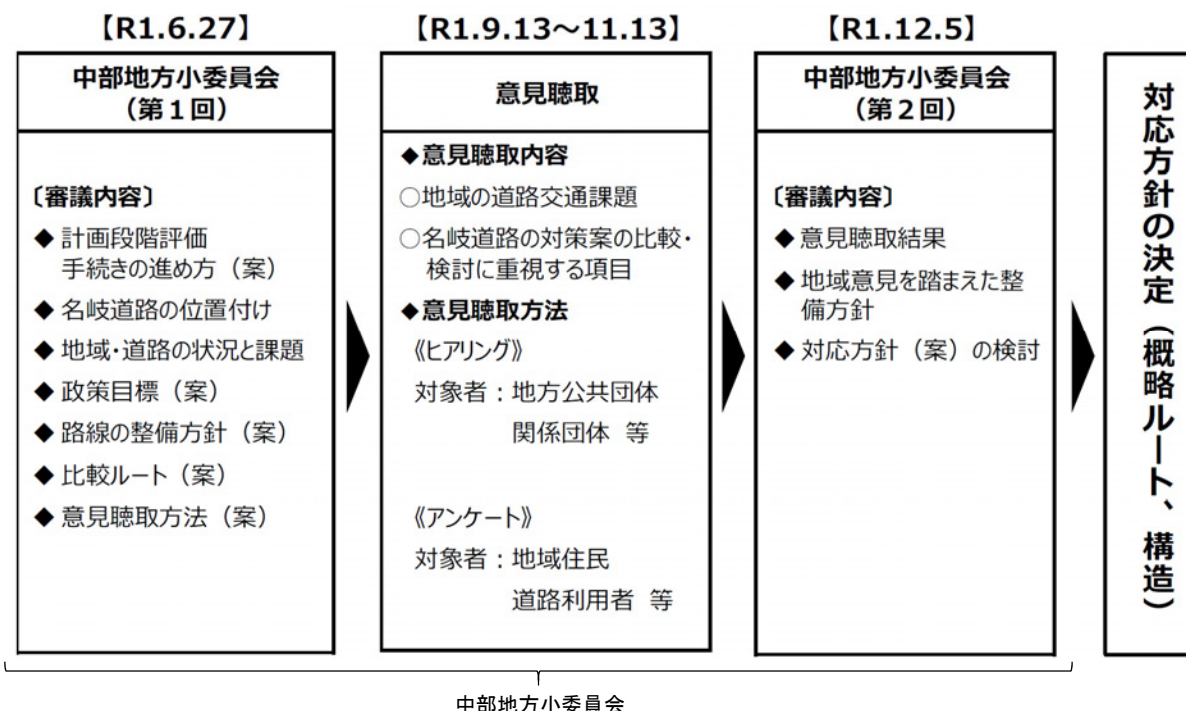


図 3-8 意見聴取の状況

第1回中部地方小委員会において、概略計画の検討プロセスを明確化し、計画検討の発議を行いつつ、地域の課題や将来像等を踏まえ、3つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための複数の道路構造案を設定しました。設定にあたっては、本事業の周辺地域が都市計画に基づいて、土地区画整理事業、都市計画道路等が計画・整備されている状況であり、また、事業の西側については、市街化が進むとともに、幼稚園や小・中学校等の教育施設が多く存在している状況であることから、社会的影響や自然環境等に与える影響なども考慮した結果、国道22号上を基本としたルートが適切であると判断しました。このため、国道22号と同一ルート内で整備が可能である構造を基本とし、専用部整備案、部分立体案、平面8車線案の3案を選定しました。設定した道路構造案は、図3-13に示すとおりです。

地域の課題

4. 道路交通の現状と課題 1) 高速アクセス性、時間信頼性

- 名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路ネットワークは整備されているが、一般道路を利用した場合に比べ、高速道路を利用した場合には約1.5倍の延長があり、迂回感がある。
- また、高速道路利用ルートには高速ボトルネック箇所が存在するため、所要時間にばらつきが発生し、時間信頼性が低い。

■迂回感のある高速道路



■時間信頼性の低い高速道路

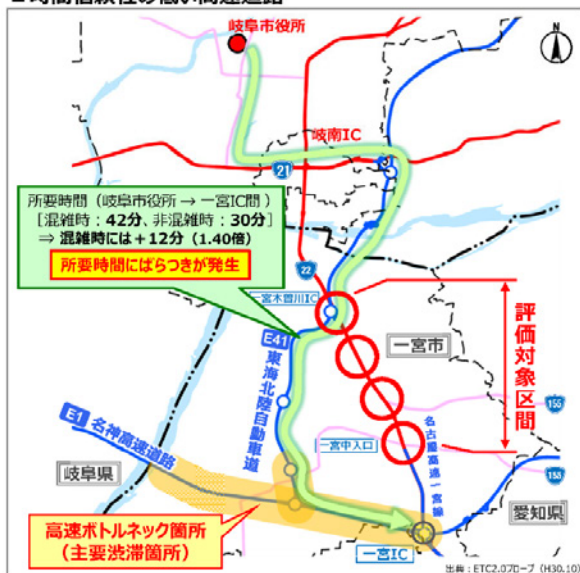
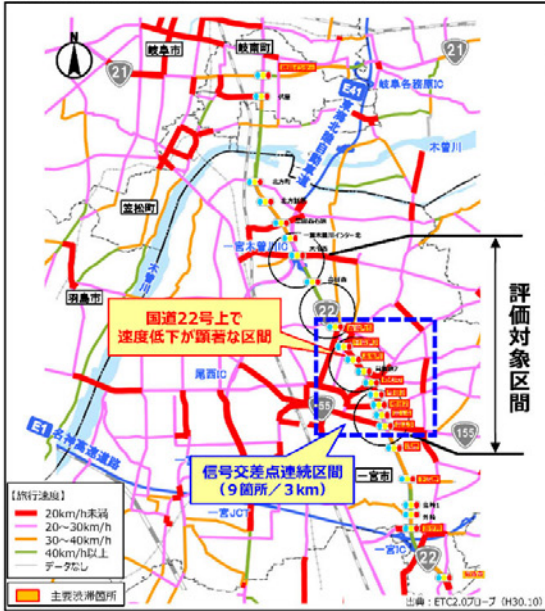


図3-9 地域の課題「現状と課題①」

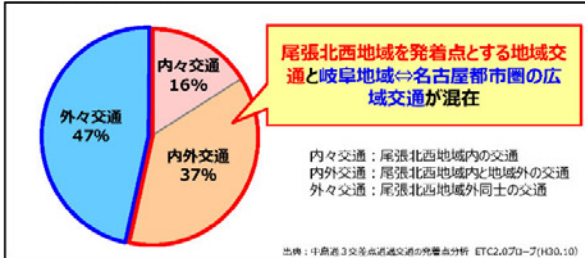
4. 道路交通の現状と課題 2) 渋滞

- 国道22号は、岐阜地域⇔名古屋都市圏の広域交通（通過交通）と尾張北西地域を発着点とする交通（地域交通）が混在し、本線・交差路線で朝夕ピーク時に速度が低下。
- 特に、国道22号の市街地付近では、信号交差点が連担しており、速度低下が顕著。

■ 国道22号周辺における一般道路の速度状況（平日7時台）



■ 国道22号の交通特性



国道22号の区間別のkmあたり信号数

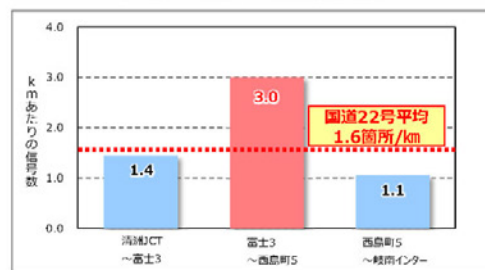
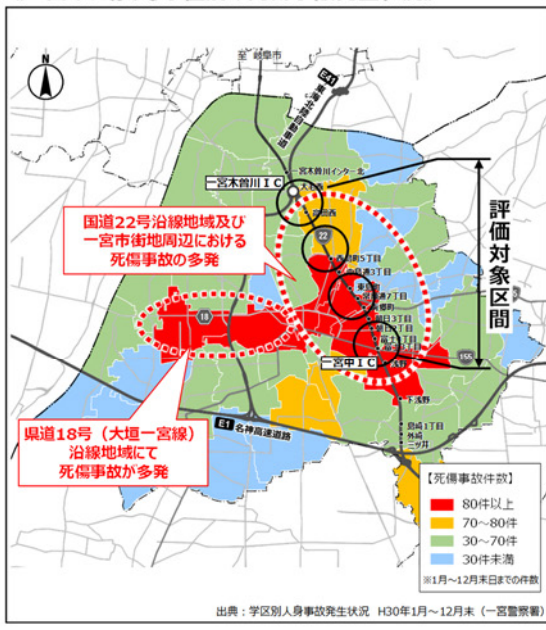


図 3-10 地域の課題「現状と課題②」

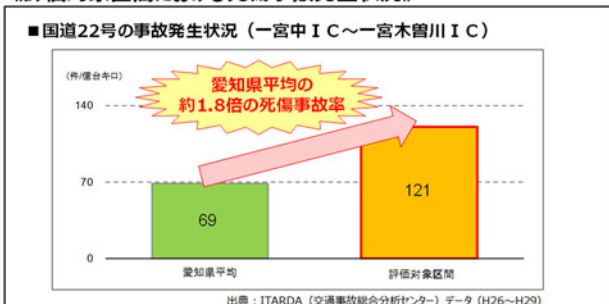
4. 道路交通の現状と課題 4-3) 交通事故

- 一宮市では、国道22号、国道155号等の幹線道路沿線において事故が多く発生している。
- 国道22号の評価対象区間の死傷事故率は愛知県平均の約1.8倍と高い。また、発生した事故の約7割が追突事故。

《一宮市における学区別の死傷事故発生状況》



《評価対象区間における死傷事故発生状況》



■ 国道22号の事故類型割合（一宮中IC～一宮木曾川IC）

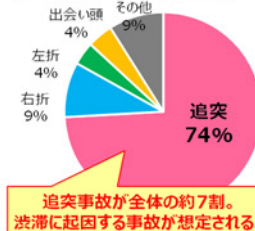


図 3-11 地域の課題「現状と課題③」

政策目標（案）と設定した複数の道路構造案

5. 政策目標(案)の設定 5-2) 政策目標(案)

各政策目標と課題



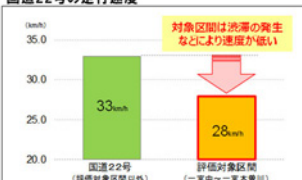

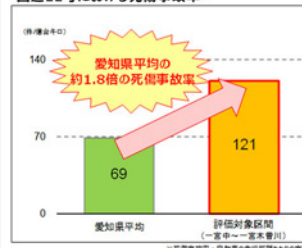
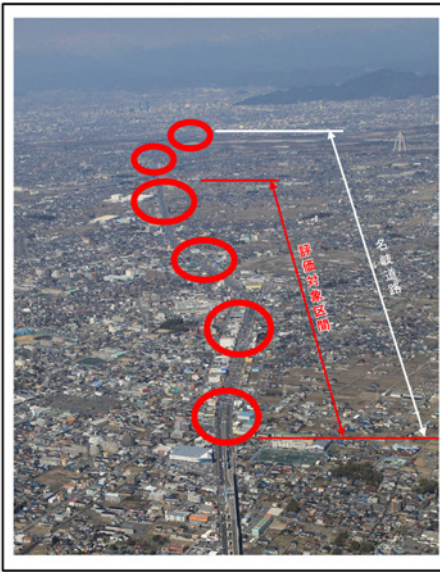
物流・産業 都市間の物流アクセシビリティ向上・産業活性化支援	渋滞 交通の円滑化	事故 交通安全の確保
【課題】 ①名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路ネットワークは迂回感がある（一般道に比べ1.5倍） ②高速道路を利用した場合に所要時間にはばらつきが生じ、時間信頼性が低い 高速道路と一般道路の経路  高速道路の移動時間（岐阜市役所～一宮IC） 混雑時 42分 → 30分 非混雑時 渋滞が発生しやすい区間	【課題】 ①国道22号等で朝・夕ピーク時に速度低下が発生 ②特に市街地付近では速度低下が顕著  朝・夕時交通状況（国道22号 富士4交差点付近） 国道22号の走行速度  対象区間は渋滞の発生などにより速度が低い	【課題】 ①愛知県平均の約1.8倍と高い死傷事故率 死傷事故のイメージ  国道22号における死傷事故率 [※]  愛知県平均 69 評価対象区間（一宮中～一宮木曽川） 121 愛知県平均の約1.8倍の死傷事故率

図 3-12 地域の課題を解決する政策目標（案）

6. 対応方針(案)の検討 6-2) 構造形式比較図

■ 国道22号の沿線では、既に都市計画に基づき、市街化やまちづくりが進展しており、現道上以外での整備は困難なことから国道22号と同一ルートにおいて対応可能となる道路構造案を抽出

■ 国道22号周辺の開発状況



■ 構造形式比較図

整備形態	標準断面図	整備イメージ
専用部整備案		
部分立体案		
平面8車線案		

図 3-13 設定した道路構造案

出典：第1回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）

地域の意見聴取（地域の課題・重視すべき事項）

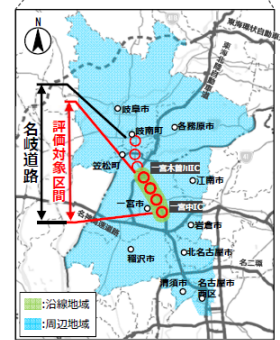
○調査目的

公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るため、アンケート調査を実施し、名岐道路の道路計画について、周辺地域の皆様に御意見を伺いました。

○調査方法・調査期間・配布回収数

意見聴取期間は令和元年9月13日～11月13日とし、無作為抽出による郵送配布・留置き・Webの3種類の方法でのアンケート調査、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施致しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

調査項目	回収方法	対象	配布数	回収数	回収率	
住民	沿線地域	郵送回収	・沿線地域の自治体：一宮市（国道22号沿線【字単位】）	8,971	1,539	17%
		オープンハウス	・名岐道路の近隣のショッピングセンター（テラスウォーカー宮）	—	108	—
	周辺地域	WEBアンケート	・沿線・周辺地域等を対象（愛知県道・岐阜国道HP、関係自治体HP）	—	5,782	—
		郵送回収	・周辺地域の自治体（9市2町） ＜愛知県＞一宮市（沿線地域以外）、江南市、稲沢市、岩倉市、北名古屋、清須市、名古屋（西区） ＜岐阜県＞岐阜市、各務原市、岐南町、笠松町	75,609	15,459	20%
			留置きアンケート	・周辺地域の自治体（9市2町）	—	193
小計			84,580	23,081	—	
道路利用者	広域利用者	WEBアンケート	・WEBモニター（愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県）	—	5,150	—
		インタビュー調査（SA/PA）	・東名高速・名神高速・東海北陸道・東名阪道のSA/PA（川島PA、尾張一宮PA、養老SA、東郷PA、大山田PA）	—	1,349	—
	業務上利用者	郵送回収	・トラック協会・バス協会の会員企業（愛知県・岐阜県・三重県・滋賀県、富山県）	5,962	1,243	21%
		小計	5,962	7,742	—	
合計			90,542	30,823	—	
ヒアリング	地方公共団体	・愛知県、岐阜県	—	—	—	
		・沿線地域及び周辺地域の9市2町 ＜愛知県＞一宮市、江南市、稲沢市、岩倉市、北名古屋、清須市、名古屋 ＜岐阜県＞岐阜市、各務原市、岐南町、笠松町	—	—	—	
	各種団体	経済・産業団体	・沿線・周辺地域内の商工会議所、観光協会、旅行業協会、タクシー協会	—	—	—
		県営・消防・医療	・沿線地域・周辺地域内の警察署、消防本部・病院	—	—	—
関連管理者	・中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社	—	—	—		



郵便はがき

4 6 4 8 7 9 0

名古屋市千種区池下2-62
国土交通省 中部地方整備局
愛知国道事務所 計画課 行

料金受取人払郵便
千種局承認
差出有効期間
令和元年
11月13日まで
(切手不要)

問1-1. ご回答された方について教えてください【記入または番号を選択】

住所
お住まいの市を
選択してください
1.一宮市 2.岐阜市 3.岐南町
4.笠松町 5.名古屋（西区）
6.北名古屋 7.清須市
8.稲沢市 9.江南市 10.岩倉市
11.各務原市 12.その他（ ）

性別
1.男性 2.女性

年齢
1.10代 2.20代 3.30代 4.40代
5.50代 6.60代 7.70歳以上

職業
1.会社員 2.自営業 3.公務員
4.学生 5.パート・アルバイト 6.専業主婦
7.その他（ ）

問1-2. 自動車を利用する頻度を教えてください【1つ選択】
1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度
4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない

問1-3. 国道22号の利用頻度を教えてください【1つ選択】
1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度
4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない

問1-4. 国道22号を利用する際の運転目的を教えてください【1つ選択】
1.通勤・通学 2.通院 3.家事・買物
4.仕事（営業・運送等） 5.観光・レジャー
6.その他（ ）

問2. 名古屋～岐阜間（一宮地区）の道路には、どのような交通課題があると思いますか。次の1～7の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、8にご記入ください。【4段階評価】 1.そう思う 2.ややそう思う 3.あまりそう思わない 4.そう思わない

交通に関する課題	あなたの評価の程度			
①高速道路利用時の迂回感	1	2	3	4
②高速道路利用時に渋滞等により時間が読めない	1	2	3	4
③国道22号の渋滞等による速達性の低さ	1	2	3	4
④国道22号の交差道路の渋滞等による速達性の低さ	1	2	3	4
⑤国道22号の信号が連続し、停車車を繰り返すことによる走りづらさ	1	2	3	4
⑥国道22号の交通事故が多い等、安全性の低さ	1	2	3	4
⑦国道22号の交差道路の交通事故が多い等、安全性の低さ	1	2	3	4
⑧その他（自由回答）				

問3. この地域にとって、望ましい構想案を検討する際に重要だと思うことは何ですか。次の1～10の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、11にご記入ください。【4段階評価】 1.特に重視すべき 2.やや重視すべき 3.あまり重視すべきではない 4.重視すべきではない

交通に関する課題	あなたの評価の程度			
①迂回感の無い高速道路ネットワークの実現	1	2	3	4
②高速道路へのアクセス性の向上	1	2	3	4
③時間が読める高速道路の定時性・信頼性の向上	1	2	3	4
④高速道路の渋滞の改善	1	2	3	4
⑤国道22号の渋滞の改善	1	2	3	4
⑥国道22号の信号による停車率がない等、走行性の向上	1	2	3	4
⑦国道22号の交差道路の渋滞の改善	1	2	3	4
⑧国道22号の交通事故が少ない等、安全性の向上	1	2	3	4
⑨国道22号の交差道路の交通事故が少ない等、安全性の向上	1	2	3	4
⑩生活環境（大気、騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	1	2	3	4
⑪自然環境（動物等）に配慮し、影響が少ないこと	1	2	3	4
⑫工事中の地域への影響（交通規制等）が少ないこと	1	2	3	4
⑬道路をつくる費用が安いこと	1	2	3	4
⑭その他（自由回答）				

問4. その他、配慮すべき事項についてのご意見等がありましたら自由にお書きください。

問5. その他、今後の道路整備についてのご意見等がありましたら自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。

アンケート資料

出典：第1回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）

第 2 回中部地方小委員会において、意見聴取の結果（道路構造案に関すること）のまとめ、意見聴取で構造検討における重視されている項目での複数案の比較評価を行いました。複数案の比較評価は図 3-14 に示すとおりです。

比較評価の結果、地域が構造検討において重視する項目である「道路の移動時間が読め、信頼性が高い」、「速達性が高く、渋滞が少ない」、「交通事故が少ない」の全ての項目について、最も優位であることから、図 3-15 に示すとおり、【案①】専用部整備案を対応方針（案）としました。

なお、対応方針（案）では、地域の意見聴取において、「利便性向上のための高速道路への IC 設置」、「高速道路の連続利用を可能とする接続機能強化」の高速道路のアクセス強化に求められる機能に関する意見があったことも考慮し、

- ・ 地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高めつつ、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジから距離があり、国道 22 号に流出入する交通が多い両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討
- ・ 高速道路利用者の利便性（高速道路のアクセス機能）を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮 IC や新たに交差する一宮木曾川 IC について、「接続機能の強化（ジャンクション化）」の検討を行うことも示しました。

地域の意見聴取の結果

○調査結果及び分析等

【政策目標】

アンケートやヒアリング結果から得られた地域の課題意見を踏まえ、政策目標は妥当であると確認しました。

アンケート結果	ヒアリング結果	政策目標
<p>高速道路の迂回感・時間信頼性の低さ</p> <p>67% (32% 35% 22% 7% 4%)</p>	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用経路の迂回感 一宮JCT～一宮ICの時間が読めない <p>【課題による損失】</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋を中心とする中部圏経済発展に障害 観光地での滞在時間や訪問地数の減少 	<p>都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援</p> <p>交通の円滑化</p> <p>交通安全の確保</p>
<p>国道22号・交差道路の速達性の低さ・走りにくさ</p> <p>75% (40% 35% 17% 4% 4%)</p>	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道22号・交差道路の渋滞が常態化 信号連坦や渋滞による停発車の繰り返り <p>【課題による損失】</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋-岐阜間の移動時間のロス 救急患者の容体への影響リスクが高まる 	
<p>国道22号・交差道路の安全性の低さ</p> <p>57% (22% 35% 33% 6% 4%)</p>	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 追突事故や出会い頭の事故が多い 車線規制による事故 <p>【課題による損失】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光/入乗客への安全性の低下 救急搬送に影響 	

【凡例】 ■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答

(その他意見)

- ・道路機能・構造の課題に関する意見（交通案内のわかりにくさ、側道出入時の使いにくさ）
- ・運転マナーに関する意見
- ・道路管理に関する意見（路面状態の悪さ、路面標示のかすれ）
- ・道路環境に関する意見（夜間の騒音）

【対応方針・重視すべき事項】

アンケートやヒアリング結果から得られた重視すべき事項は、「道路の移動時間が読め、移動距離が短い」、「速達性が高く、渋滞が少ない」、「交通事故が少ない」であることを確認した。また、その他自由意見において、「利便性向上のための高速道路へのIC設置」、「高速道路の連続利用を可能とする接続機能の強化」の高速道路のアクセス強化に求められる機能に関する意見を確認した。

項目	重視すべき事項	アンケート結果	ヒアリング結果（主な意見）	重視すべき事項
政策目標	都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援	<p>75%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の迂回感を解消 	
	交通の円滑化	<p>83%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国道22号の渋滞改善が非常に重要 ⇒一宮市等を含めた観光ルート開発 患者搬送がスムーズとなり、早い治療が行える 	○
	交通安全の確保	<p>82%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国道22号の渋滞緩和等による地域の交通安全の確保 ⇒交差する道路や生活道路の安全性の向上 	○
	配慮すべきポイント	生活環境	<p>76%</p>	-
	自然環境	<p>71%</p>	-	
	工事の影響	<p>75%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工事実施の迂回ルートの確保、事前周知の徹底 	
その他	建設に要する費用が安い	<p>66%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・費用が安いことも重要だが、「安全・安心な道路」であること 	
その他（自由意見）		<p>意見なし 91% 意見あり 7% (その他) 意見あり 2% (上記課題関連)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の利便性向上のため、インターチェンジの設置 ・高速道路のアクセス性を高めるため、一宮IC・一宮木曾川ICのJCT化 ・名岐道路の整備と合わせた交差道路の機能強化 	

※アンケート結果を重視すべき事項毎に集計 【凡例】 ■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答

複数案の比較評価、対応方針（案）

3. 対応方針(原案)の検討 3-1) 対策案の検討

評価項目		評価ポイント	【案①】専用部整備案	【案②】部分立体案	【案③】平面8車線案
			<p>・全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間の高速アクセス性・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決を図る案 ※高速道路を利用する際には、料金がかかる可能性がある</p> <p style="text-align: center;">約6 km</p>	<p>・信号が連続する区間(富士3・両郷町～常願通7)において、部分的に立体構造で整備し、渋滞や事故に対する課題解決を部分的に図る案</p> <p style="text-align: center;">約6 km (部分立体:約2km)</p>	<p>・全線で現道を拡幅し、工事中の現道交通への影響を考慮しつつ、渋滞や事故に対する課題軽減を図る案</p> <p style="text-align: center;">約6 km</p>
「政策目標」に対する評価	都市間の物流・人流 アクセシビリティ向上・産 業活性化支援	岐阜・一宮地区 と名古屋間の移動 距離が短い	・都市間を結ぶ高速道路の距離が短くなる 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC)：約30km ⇒ 約20km》	・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC)：約30km ⇒ 約30km》	・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない 《移動距離(岐阜市役所～一宮IC)：約30km ⇒ 約30km》
		道路の移動時間 が読め、信頼 性が高い	・都市間の高速道路の移動において、渋滞箇所を通過しなくなるため時間信頼性が向上する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮IC～一宮IC)：約5km ⇒ 0km》 ・一宮 I C や一宮木曾川 I C のジャンクション化により、効率的な高速道路ネットワークの利用を可能とする	・都市間の高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通がやや転換するため、時間信頼性はやや向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮IC～一宮IC)：約5km ⇒ 5km》	・都市間の高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通が若干転換するため、時間信頼性は若干向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する 《渋滞ボトルネック箇所通過延長(一宮IC～一宮IC)：約5km ⇒ 5km》
	交通の円滑化	・国道22号の通過交通と地域交通を分離しつつ、交通容量を最も拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が最も向上する 《国道22号の旅行速度(一宮～一宮木曾川)：22km/h ^{※1} ⇒ 80km/h ^{※2} 》 ・インターチェンジの設置により、地域交通(名古屋方面)の専用部への転換を促進する	・国道22号の信号交差点の一部を回避しつつ、交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度がやや向上するものの効果は限定的 《国道22号の旅行速度(一宮～一宮木曾川)：22km/h ^{※1} ⇒ 41km/h ^{※3} 》	・国道22号の交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が若干向上するものの現状とほぼ変わらない 《国道22号の旅行速度(一宮～一宮木曾川)：22km/h ^{※1} ⇒ 34km/h ^{※4} 》	
	交通安全の確保	・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が緩和する事で交通事故件数が最も削減する	・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞がやや緩和する事で交通事故件数がやや削減するものの効果は限定的	・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が若干緩和する事で交通事故件数が若干削減するものの効果は限定的	
「ト」に対する評価	生活環境への配慮	生活への影響が少ない	・旅行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響は最も小さくなる	・旅行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響はやや小さくなる	・旅行速度が若干向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気等)の影響は若干小さくなる
	自然環境への配慮	自然への影響が少ない	・概ね既存の道路用地内で施工が可能ため、自然環境は大きく変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している	・概ね既存の道路用地内で施工が可能ため、自然環境は大きく変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している	・既存の道路用地内で施工が可能ため、自然環境は変化しない ※動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避している
	工事の影響	工事中の現道交通への影響が少ない	・全線を立体構造とする整備(規制範囲が広く、大規模構造物が多くある)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間が最も長い等、現道交通への影響が最も大きい	・部分的な立体構造等の整備(規制範囲が広く、大規模構造物が部分的にある)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間がやや長い等、現道交通への影響がやや大きい	・現道拡幅する整備(規制範囲は広いが、大規模構造物がない)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間が最も短い等、現道交通への影響が最も少ない
その他	経済性	建設に要する費用が安い	約1,600億円～1,960億円	約300億円～360億円	約100億円～120億円

※1 (現況) :H27全国道路・街路交通情勢調査(以下、「H27道路交通センサス」)における混雑時の速度 ※2 (専用部案) :隣接区間(名古屋高速一宮線)の規制速度80km/hとする。 ※3 (部分立体案) :部分立体区間を60km/h、その他区間をH27道路交通センサスにおける非混雑時の速度
※4 (平面8車線案) :H27道路交通センサスにおける非混雑時の速度

: 意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項、配慮すべき事項
 : 他案と比較し優位な事項

図 3-14 名岐道路(一宮～一宮木曾川)複数案の比較評価

5. 対応方針(案)のまとめ 5-1) 対応方針(案)

- 全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間的高速アクセス性・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決が最も期待できる【案①:専用部整備案】とする。
- 地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高め、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジから距離があり、国道22号に流入する交通が多い両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う。
- 高速道路利用者の利便性（高速道路のアクセス機能）を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮ICや新たに交差する一宮木曾川ICについて、「接続機能の強化(ジャンクション化)」の検討を行う。

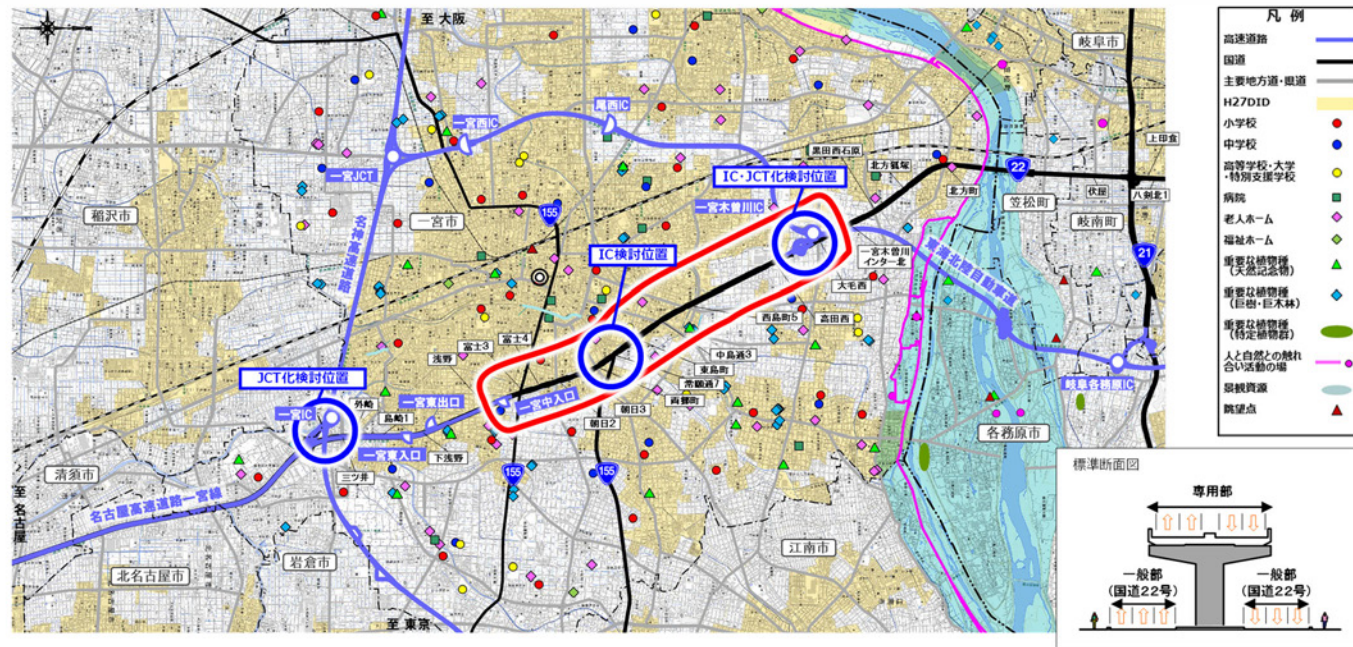


図 3-15 名岐道路（一宮～一宮木曾川） 対応方針（案）

出典：第2回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）

3.2 計画段階環境配慮書以降準備書までの検討の経緯

中部地方小委員会での有識者や県民等の意見を踏まえ、事業予定者※（国土交通省 中部地方整備局）が「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」といいます。）を作成し、令和2年7月9日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きが完了しました。その後、計画段階評価の手続きにおいて、複数案としていた構造案のうち、全線を立体構造で整備する「専用部整備案」を対応方針として決定しました。選定した理由は以下に示すとおりです。

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」である。

（理由）

- ・高速道路へのアクセス性、時間信頼性が最も向上する。
- ・国道22号・交差道路の旅行速度が向上し、走行性が最も向上する。
- ・国道22号・交差道路の交通事故件数の削減が最も期待できる。

なお、専用部整備の具体化にあたっては、地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高め、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジからの距離があり、国道22号に流入する交通が多い「両郷町交差点付近にインターチェンジ設置の検討」を行います。

また、高速道路利用者の利便性（高速道路のアクセス機能）を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮ICや新たに交差する「一宮木曾川ICについて、接続機能の強化（ジャンクション化）の検討」を行います。

・環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

配慮書においては、【案①】専用部整備案、【案②】部分立体案、【案③】平面8車線案の3案を選定し、自動車の走行による大気質、自動車の走行による騒音、道路の存在による動物、道路の存在による植物、道路の存在による生態系、道路の存在による景観の6つの配慮事項について環境影響を比較検討しました。その結果、大気質においては、【案①】が影響の程度が最も小さいと、また、騒音、動物、植物、生態系、景観については、影響の程度は、同程度と評価しました。（詳細は第5章を参照）

その後、配慮書に対する国土交通大臣、愛知県知事及び一宮市長の意見が述べられ、周辺市街地に対する生活環境（大気質や騒音）に配慮した計画とすること等の意見がありました。また、住民アンケート等においては生活環境（大気質や騒音）に関する意見が最も多く寄せられています。（詳細は第6章、第7章を参照）

これらのことを勘案し、生活環境（大気質）への影響の程度が最も小さい【案①】が環境の保全の面から最も配慮できることを確認した上で、計画段階評価手続きにおいて、【案①】の全線を立体構造で整備する「専用部整備案」を対応方針として決定しました。

対応方針の決定を受けて、令和3年2月に「環境影響評価方法書」を作成し、公告・縦覧しました。縦覧期間中には「方法書説明会」を開催し、一般の環境の保全の見地からの意見を聴取しました。方法書の手続きは、令和3年7月14日の方法書に対する愛知県知事意見を受けた後、項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について、都市計画からの選定に係る資料の送付をもって完了しました。

3.3 環境保全への配慮事項

- ・対象道路は、主に現道上における高架構造を採用し、地形の改変をできる限り避けた計画とします。
- ・工事施工ヤードは、できる限り既存道路（国道 22 号）を利用する計画とします。
- ・工事用道路は、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とします。
- ・工事は、原則として昼間に行い、工種（橋梁の架設等）によっては夜間作業が発生する場合が想定されますが、可能な限り少なくする計画とします。
- ・工事に用いる建設機械は、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（ただし、法の適用除外の機種については「排出ガス対策型建設機械指定制度」の二次基準以降）に適合した建設機械、低騒音・低振動型建設機械を基本とし、環境負荷が小さいものを使用する計画とします。
- ・工事用車両の運行にあたっては、工事用車両の分散、アイドリングストップの励行などエコドライブを作業者に徹底させることにより、環境負荷の低減を図ります。
- ・工事施工ヤードにおける散水や必要に応じた仮囲い等の設置、工事用車両のタイヤ洗浄を行うことにより、粉じん等の飛散を防止する計画とします。
- ・土地の改変区域については、工区を細分化することで全面裸地化を回避し、水の濁りの発生を抑えることにより、工事による濁水の流出を防止する計画とします。
- ・工事排水の処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域・井戸等における水質基準が維持されるように、水路の状況等を調査・検討の上、関係機関と調整・協議し、関係法令等に基づき適切に対応します。
- ・工事従事者への講習・指導として、工事区域外への立ち入りを制限することにより、人為的な攪乱による動植物への影響の低減に努めます。
- ・走光性のある重要な種の生息環境となる水田等の近傍に設置する道路照明について、ルーバー付照明器具の採用、照明光の波長や設置高さ等の配慮を行うことにより、照明光への誘引を抑え、走光性のある動物への影響の低減に努めます。
- ・国道 22 号改良工事（盤下げ）に伴い一部の横断ボックスを廃止する計画としていますが、国道 22 号と交差する大江川沿いのウォーキングコース（市北東部：大江川河畔（浅井山公園～中保健センター））については、関係機関と協議の上、利用者に対する付近の横断歩道への誘導等を適切に行うことにより、利用の支障が生じないように努めます。
- ・事業実施段階における詳細な工事計画の検討にあたっては、本事業と類似する先行事例等を参考に環境の保全について適正な配慮を行います。