

(仮称)名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)
都市計画の案を作成するための基本方針(案)に対する意見書の要旨
(総括表)

1. 縦覧期間 令和8年1月6日(火)～2月6日(金)

2. 意見書数 6通 (1団体、5名)

3. 意見の分類

分類	件	頁
1 都市計画の目的及び内容に関する意見		
(1)都市計画の目的について	2	1
(2)都市計画の概略の案について	7	1
(3)留意事項・配慮事項について	3	3
2 その他		
(1)事業等について	2	4
合計	14	

(仮称) 名古屋三河道路 (西知多道路～名豊道路区間)
都市計画の案を作成するための基本方針 (案) に対する意見書の要旨

番号	意見の概要
1 都市計画の目的及び内容に関する意見	
(1) 都市計画の目的について 2件	
1-1-1	<p>次期工業団地造成計画がある今、阿久比町草木地区の産業強化、交通渋滞対策、住民の安全・安心及び南海トラフ巨大地震に備えた防災に寄与できる名古屋三河道路の建設推進に賛同する。</p> <p>< 1通 (1名) ></p>
1-1-2	<p>西知多道路～名豊道路区間を含む名古屋三河道路は、知多地域と西三河地域を直接結ぶことで物流網の発展、交流域の拡大、災害リスクの軽減などに寄与する重要な事業であると評価し、整備推進に賛成する。</p> <p>都市計画の案を作成するための基本方針 (案) において、名古屋三河道路は伊勢湾岸自動車道とのダブルネットワークを構築し、西知多道路等と一体となって社会経済活動を支える重要な道路とされている。こうした広域道路との一体性をさらに高める観点から、内陸部を通過する新東名高速道路の岡崎東インターチェンジ付近と接続が図られれば、道路網の多重性が高まり、災害時の交通機能の維持や物流の安定確保に資すると考える。また、岡崎東インターチェンジ至近に立地する大型アウトレットモールや奥三河方面の観光拠点へのアクセス向上は、交流人口の拡大や地域経済の活性化に資するとともに、既存道路の渋滞緩和にも効果が期待される。これらから、今回の整備区間の着実な推進とともに、将来的に新東名高速道路の岡崎東インターチェンジ方面への連続性を見据えた道路整備の方向性を明確に位置づけてほしい。</p> <p>< 1通 (1団体) ></p>

番号	意見の概要
(2) 都市計画の概略の案について 7件	
1-2-1	<p>知多市域のインターチェンジ検討位置を南北に通っている一般県道大府常滑線の当該区間は、切土構造が主となり歩道がない2車線道路であることから、インターチェンジの接続道路として適当でないと考え。また、検討位置にかかる主要地方道西尾知多線の当該区間についても、跨道橋が架かっていること、カーブ区間で片勾配となっている区間であることから、インターチェンジの接続道路として適当でないと考え。</p> <p>これらより、インターチェンジ検討位置より東側の、主要地方道西尾知多線と都市計画道路八幡岡田線との交差点である「深田脇交差点」辺りとする方が、知多市北部の市街地からのアクセスが向上すると考える。また、知多市域のインターチェンジが市の東端となっても、名古屋三河道路は市の西端で西知多道路と接続するため、既存の朝倉インターチェンジや、西知多道路整備によって改修される長浦インターチェンジ、新設されるインターチェンジからの利用は十分可能であると考え。</p> <p>< 1通 (1名) ></p>
1-2-2	<p>阿久比町草木地区における、通勤・通学の時間帯の交通渋滞は住民の生活にとって看過できない</p>

	<p>ところまで来ている。交通渋滞を解消するため、接続する知多半島道路の交通強化工事及び知多半島道路付近のインターチェンジへ接続する県道や都市計画道路について片側2車線化工事を早期に実施し、特に県道西尾知多線の阿久比インターチェンジから草木多賀神社までの区間については先行して着工し、阿久比町草木地区住民の安全と安心を叶えてほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-2-3	<p>名古屋三河道路のルート決定に際しては、民家などの既存建物が存在する地点を避け、耕作放棄地など周辺地域の実態を勘案し、地域の再整備につながるような地点を選定すべきである。西知多産業道路への接続、将来的な湾岸道路への接続、知多中学校及び長浦台団地への環境面的配慮、高速スピード維持等の観点や、過去土地区画整理事業仮同意率 73%を考慮すると、土地収用へ反対する土地所有者がほとんどいないと思われることから名古屋三河道路と西知多道路との交差は西知多道路の日長インターチェンジ（仮称）周辺とし、ジャンクション化することを提案する。</p> <p>そうすることで、西知多産業道路長浦インターチェンジから知多半島道路阿久比インターチェンジまで片側1車線ずつしかない主要地方道知多西尾線の渋滞緩和、国道 155 号の交通量削減、ひいては地域住民への健康被害を最小限にすることにもつながると考える。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-2-4	<p>道路整備を進めるほど、危険性の高い無信号の小交差点と、安全性の低い信号交差点が無限に増え、その結果として交通事故を大きく減らすことができないことと、道路混雑に伴う旅行速度の低下により、道路整備の経済効果を相殺してしまうという問題がある。これは規格の高い道路の側道等でも起きており、このような失敗を繰り返さないようにすべきである。</p> <p>国道 366 号へ平面信号交差点のインターチェンジが設置されると考えられるが、名古屋三河道路の出入りに時間がかかり、時間短縮効果を低下させるだけでなく、既存道路も混雑し、既存道路の渋滞解消の整備効果を相殺してしまう。この問題の解決手段として、インターチェンジに出入する交差点や側道と既存道路の交差点では、見通しの悪い狭い十字路ではなく、ラウンドアバウトの活用に積極的に取り組んでほしい。また、既存道路の交通需要がラウンドアバウトの容量を超えるようであれば、ラウンドアバウトを組み込んだ立体交差構造等を積極的に取り入れるべきである。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-2-5	<p>東浦町石浜地区について、名古屋三河道路が上に通るだけでなく、名古屋三河道路の下に国道 366 号とバイパスをつなぐ道路を作してほしい。作ることができないのであれば、少し南側へずらし鍵型の道路とするなど、つなぐことを優先してほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-2-6	<p>豊田自動織機やイズミ工業にルート帯がかかっているが、東浦町には必要な企業であるため、工場敷地の面積を減らさないように道路を計画してほしい。特にイズミ工業は、すでにスペースが空いているように見えるが、そこへ通すのではなく、もっと南側を通して面積を減らさないでほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-2-7	<p>「標準的な横断図」では幅員が 23.5m となっているが、未来の見えない計画に感じる。中央分離帯部分で「自動・無人輸送」が実装された場合、幅が狭いと思われるため、もっと広い計画にしてはどうか。</p> <p>< 1通（1名） ></p>

番号	意見の概要
(3) 留意事項・配慮事項について	
3件	
1-3-1	<p>阿久比町草木地区を通過する場合、昼夜の騒音及び振動、昼間の日照時間、夜間の道路照明及び通行車両のヘッドライトが与える農作物への対策を実施してほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-3-2	<p>半世紀前に実施された愛知県圃場整備事業により、山林を開墾して「みどりを拓く」として整備された綺麗な、阿久比町草木地区の田園風景や自然豊かな景観の保護と融合策を実施してほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
1-3-3	<p>石浜交差点付近では、名古屋三河道路のルート帯と川が交差している。親水公園とするなど、殺風景な道路にならないようにしてほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>

番号	意見の概要
2 その他	
(1) 事業等について	
2件	
2-1-1	<p>名古屋三河道路の建設用地として土地収用をする際は、分筆しての収用でなく、筆単位での収用としてほしい。中途半端な面積の収用されない土地は所有者が活用しにくいとため、民間の土地区画整理事業の立ち上げ支援をするか、道路保守のための資材置き場等としての買取をしてほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>
2-1-2	<p>東浦町石浜地区の住宅地にルート帯がかかっているが、東側は浸水想定区域の住宅地のため、全体を区画整理して地盤高を上げるなど、地域住民が住みやすく、住み続けられるまちに改善できるような道路計画としてほしい。</p> <p>< 1通（1名） ></p>