

# 3. 計画段階評価 1) 政策目標と課題

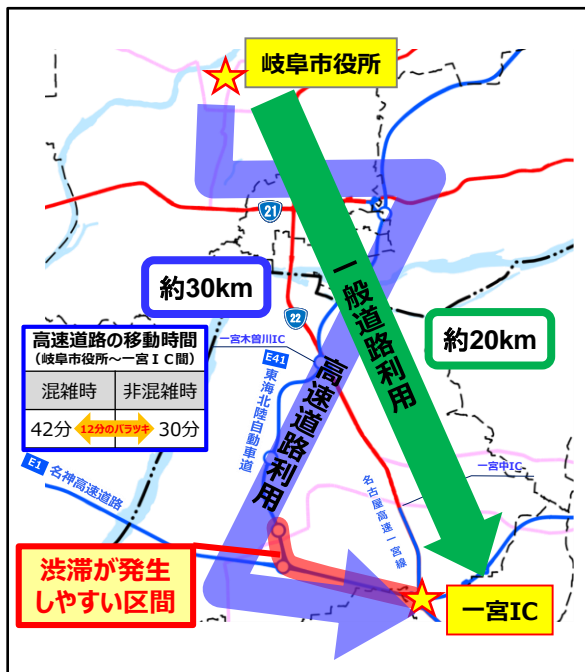
## 物流・産業

都市間の物流アクセス性向上・産業活性化支援

### 【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



※延長、岐阜市役所～一宮ICを対象 出典：ETC2.0フロー（H30.10）

## 渋滞

交通の円滑化

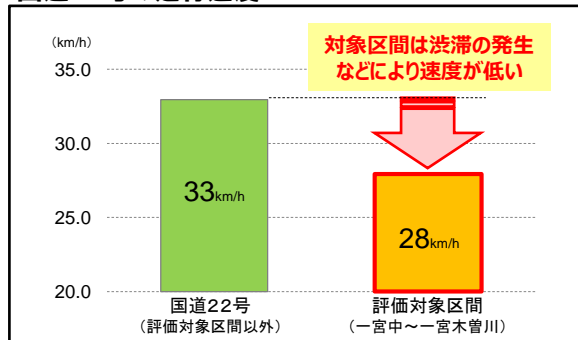
### 【課題】

- 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



朝ピーク時交通状況（国道22号 富士4交差点付近）

### 国道22号の走行速度



出典：H27全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度(上下線平均)

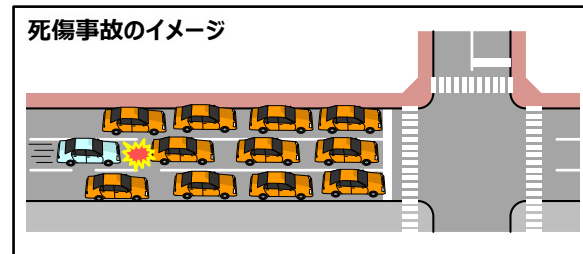
## 事故

交通安全の確保

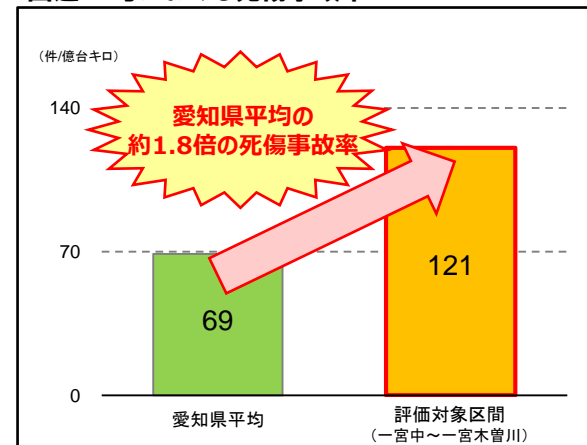
### 【課題】

- 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※

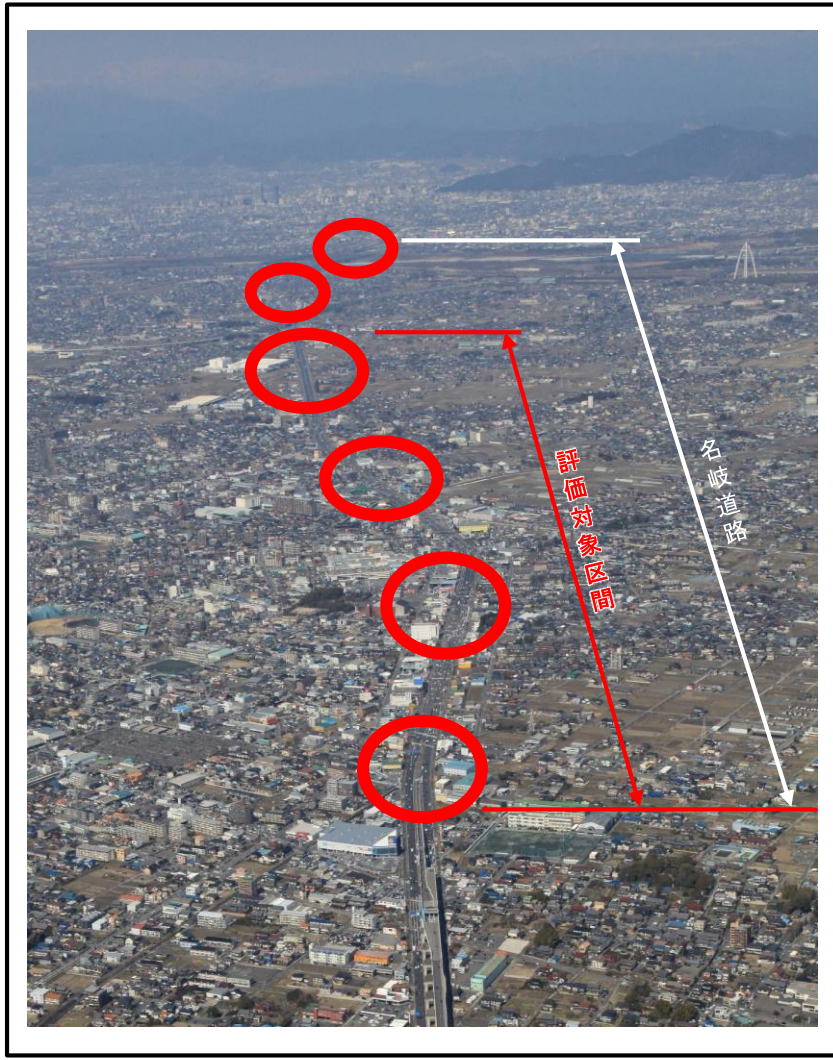


※死傷事故率：自動車の走行距離あたりの事故件数

# 3. 計画段階評価 2) 複数案の設定

■ 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		

# 3. 計画段階評価 3) 対策案の比較

		【案①】専用部整備案	【案②】部分立体案	【案③】平面8車線案
評価項目	評価ポイント	<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>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>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>約6 km</p>
「政策目標」に対する評価	都市間の物流・人流アクセス性向上・産業活性化支援	<p>岐阜・一宮地区と名古屋間の移動距離が短い</p> <p>道路の移動時間が読み、信頼性が高い</p>	<p>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》</p> <p>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》</p> <p>一宮ICや一宮木曾川IC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</p>	<p>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》</p> <p>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》</p> <p>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》</p>
	交通の円滑化	<p>速達性が高く渋滞が少ない</p>	<p>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～木曾川川): 22km/h<sup>*1</sup> ⇒ 80km/h<sup>*2</sup>》</p> <p>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</p>	<p>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若干向上するものの効果は限定的 《国道22号の旅行速度(一宮～木曾川川): 22km/h<sup>*1</sup> ⇒ 41km/h<sup>*3</sup>》</p>
	交通安全の確保	<p>交通事故が少ない</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
	生活環境への配慮	<p>生活への影響が少ない</p> <p>自然環境への配慮</p> <p>自然への影響が少ない</p>	<p>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)の影響は最も小さくなる</p> <p>概ね既存の道路用地内で施工が可能のため、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</p>	<p>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)の影響はやや小さくなる</p> <p>概ね既存の道路用地内で施工が可能のため、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</p>
「ト」に対する評価	<p>工事中の影響</p> <p>工事中の現道交通への影響が少ない</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
その他	<p>経済性</p> <p>建設に要する費用が安い</p>	<p>約1,600億円～1,960億円</p>	<p>約300億円～360億円</p>	<p>約100億円～120億円</p>

※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



# 3. 計画段階評価 4) 計画段階環境配慮書

計画段階 配慮事項	案①：専用部整備案	案②：部分立体案	案③：平面8車線案
大気質	<p>集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、<b>影響を与える可能性はありますが、走行速度が向上するため、その程度は小さいと評価します。</b></p> <p>影響の程度は、走行速度が最も向上する案①が最も小さいと評価します。</p>	<p>集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、<b>影響を与える可能性はありますが、走行速度がやや向上するため、その程度は小さいと評価します。</b></p>	<p>集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、<b>影響を与える可能性はありますが、走行速度がやや向上するため、その程度は小さいと評価します。</b></p>
騒音	<p>集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、<b>供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性がある</b>と評価します。</p> <p>いずれの案も影響の程度は、同程度と評価します。</p>	<p>集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量及び素行速度が増加すると考えられることから、<b>供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性がある</b>と評価します。</p>	<p>集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、<b>供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性がある</b>と評価します。</p>
動物	<p>既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種の生息地を通過しないため、影響は小さいと評価します。また、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、<b>動物への影響は回避、低減されるため小さいと評価します。</b></p> <p>いずれの案も同一ルートであるため、影響の程度は、同程度と評価します。</p>	<p>既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種の生息地を通過しないため、影響は小さいと評価します。また、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、<b>動物への影響は回避、低減されるため小さいと評価します。</b></p>	<p>既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種の生息地を通過しないため、影響は小さいと評価します。また、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、<b>動物への影響は回避、低減されるため小さいと評価します。</b></p>
植物	<p>既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物や巨樹・巨木林を通過すると予測されますが、その位置が特定できていることや、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、<b>植物への影響は回避、低減されるため、小さいと評価します。</b></p> <p>いずれの案も同一ルートであるため、影響の程度は、同程度と評価します。</p>	<p>既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物や巨樹・巨木林を通過すると予測されますが、その位置が特定できていることや、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、<b>植物への影響は回避、低減されるため、小さいと評価します。</b></p>	<p>既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物や巨樹・巨木林を通過すると予測されますが、その位置が特定できていることや、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、<b>植物への影響は回避、低減されるため、小さいと評価します。</b></p>
生態系	<p>既存資料により確認できた、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境のうち、その一部である河川、水路が現在の国道22号と交差しているものの、その箇所はいずれも暗渠構造であることから、生態系の保全上重要な自然環境にはなりにくいため、<b>生態系への影響は小さいと評価します。</b></p> <p>いずれの案も同一ルートであるため、影響の程度は、同程度と評価します。</p>	<p>既存資料により確認できた、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境のうち、その一部である河川、水路が現在の国道22号と交差しているものの、その箇所はいずれも暗渠構造であることから、生態系の保全上重要な自然環境にはなりにくいため、<b>生態系への影響は小さいと評価します。</b></p>	<p>既存資料により確認できた、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境のうち、その一部である河川、水路が現在の国道22号と交差しているものの、その箇所はいずれも暗渠構造であることから、生態系の保全上重要な自然環境にはなりにくいため、<b>生態系への影響は小さいと評価します。</b></p>
景観	<p>上空方向に構造物が連続的に構築されるため、景観への影響を与える可能性はありますが、事業実施想定区域は、既存の高速道路を含む人工物が多い地域で、重要な箇所（主要な眺望点、景観資源）を通過しないため、<b>景観への影響は小さいと評価します。</b></p> <p>いずれの案も影響の程度は、同程度と評価します。</p>	<p>上空方向に構造物が部分的に構築されるため、景観への影響を与える可能性はありますが、事業実施想定区域は、既存の高速道路を含む人工物が多い地域で、重要な箇所（主要な眺望点、景観資源）を通過しないため、<b>景観への影響は小さいと評価します。</b></p>	<p>上空方向に構造物が構築されないことや重要な箇所（主要な眺望点、景観資源）を通過しないため、<b>景観への影響は小さいと評価します。</b></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。

