

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3-9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3-10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>【課題】 ・利用経路の迂回感 ・一宮JCT～一宮ICの時間が読めない</p> <p>【課題による損失】 ・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>	<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>【課題】 ・国道22号・交差道路の渋滞が常態化 ・信号連担や渋滞による停車の繰り返り</p> <p>【課題による損失】 ・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>	
<p>国道22号・交差道路の安全性の低さ</p>	<p>【課題】 ・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> <p>【課題による損失】 ・観光/入乗客への安全性の低下 ・救急搬送に影響</p>	

【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
		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		
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	75% (33%+42%)					・高速道路の迂回感を解消	
	交通の円滑化	82% (44%+38%)					・定時性の確保が重要 →生産性や国際競争力強化・物流コスト削減、物流効率向上 ツア工程が組みやすくなる	○
	交通安全の確保	83% (44%+39%)					・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	○
配慮すべきポイント	生活環境	76% (31%+45%)					-	
	自然環境	71% (27%+44%)					-	
	工事中の影響	75% (28%+47%)					・工事実施の迂回ルート確保、事前周知の徹底	
その他	建設に要する費用が安い	66% (27%+39%)					・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）		意見あり7% (その他) 意見なし91% 意見あり2% (上記課題関連)					・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・一宮木曽川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

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）

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
			約6km	約6km(部分立体:約2km)	約6km
「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	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》
	交通の円滑化	道路の移動時間 が読み、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ICや一宮木曾川ICのジャンクションにより、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》
	交通安全の確保	速達性が高く 渋滞が少ない	・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 ^{※2} 》	・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} 》
「T」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)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)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)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	・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	・既存の道路用地内で施工が可能のため、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
	工事中の影響	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・街路交通年齢調査(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 □ : 他の案と比較し優位な事項

図 3-9 名古屋道路(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曽川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。

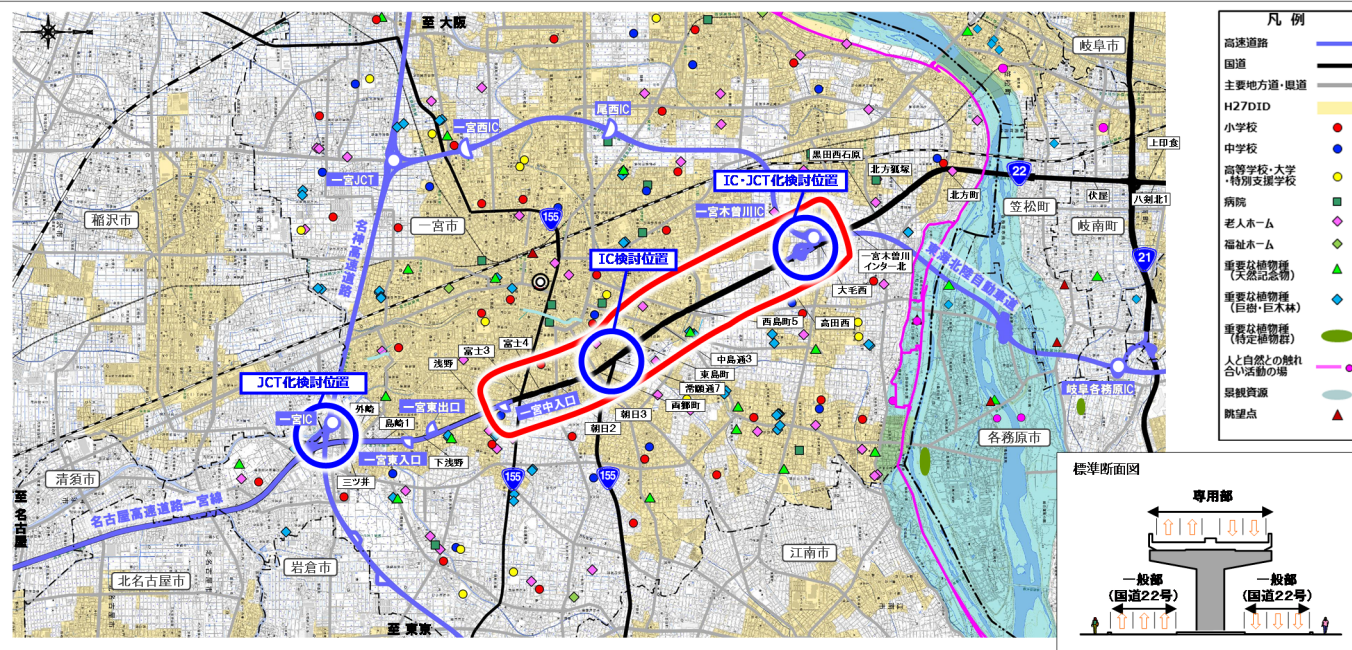


図 3-10 名岐道路（一宮～一宮木曽川） 対応方針（案）

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方法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。